

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>	10
Nº Enmienda: 602. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	10
Nº Enmienda: 603. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	12
Nº Enmienda: 604. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	13
Nº Enmienda: 605. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	14
Nº Enmienda: 606. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	16
Nº Enmienda: 607. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	17
Nº Enmienda: 608. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	18
Nº Enmienda: 609. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	19
Nº Enmienda: 610. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones adicionales nuevas.....	21
Nº Enmienda: 611. G.P. Popular en el Congreso. DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.....	22
Nº Enmienda: 612. G.P. Popular en el Congreso. DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.....	25
Nº Enmienda: 613. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones transitorias nuevas.....	26
Nº Enmienda: 614. G.P. Popular en el Congreso. 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.....	27
Nº Enmienda: 615. G.P. Popular en el Congreso. 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.....	29
Nº Enmienda: 616. G.P. Popular en el Congreso. DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.....	32
Nº Enmienda: 617. G.P. Popular en el Congreso. DISPOSICIÓN FINAL SEXTA. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.....	35
Nº Enmienda: 618. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones finales nuevas.....	38
Nº Enmienda: 619. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones finales nuevas.....	40
Nº Enmienda: 620. G.P. Popular en el Congreso. Disposiciones finales nuevas.....	41

Nº Enmienda: 621. G.P. Popular en el Congreso. ANEXO I.....	42
Nº Enmienda: 622. G.P. Republicano. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	45
Nº Enmienda: 623. G.P. Republicano. ARTÍCULO 1.....	48
Nº Enmienda: 624. G.P. Republicano. ARTÍCULO 2.....	49
Nº Enmienda: 625. G.P. Republicano. ARTÍCULO 2.....	50
Nº Enmienda: 626. G.P. Republicano. ARTÍCULO 2.....	51
Nº Enmienda: 627. G.P. Republicano. ARTÍCULO 2.....	52
Nº Enmienda: 628. G.P. Republicano. ARTÍCULO 2.....	53
Nº Enmienda: 629. G.P. Republicano. ARTÍCULO 2.....	55
Nº Enmienda: 630. G.P. Republicano. ARTÍCULO 4.....	56
Nº Enmienda: 631. G.P. Republicano. ARTÍCULO 5.....	58
Nº Enmienda: 632. G.P. Republicano. ARTÍCULO 6.....	59
Nº Enmienda: 633. G.P. Republicano. ARTÍCULO 6.....	60
Nº Enmienda: 634. G.P. Republicano. ARTÍCULO 6.....	61
Nº Enmienda: 635. G.P. Republicano. ARTÍCULO 7.....	63
Nº Enmienda: 636. G.P. Republicano. ARTÍCULO 8.....	65
Nº Enmienda: 637. G.P. Republicano. ARTÍCULO 10.....	67
Nº Enmienda: 638. G.P. Republicano. ARTÍCULO 10.....	69
Nº Enmienda: 639. G.P. Republicano. ARTÍCULO 11.....	70
Nº Enmienda: 640. G.P. Republicano. ARTÍCULO 13.....	72
Nº Enmienda: 641. G.P. Republicano. ARTÍCULO 14.....	74
Nº Enmienda: 642. G.P. Republicano. ARTÍCULO 16.....	77
Nº Enmienda: 643. G.P. Republicano. ARTÍCULO 16.....	80
Nº Enmienda: 644. G.P. Republicano. ARTÍCULO 17.....	82
Nº Enmienda: 645. G.P. Republicano. ARTÍCULO 17.....	84

Nº Enmienda: 646. G.P. Republicano. ARTÍCULO 18.....	86
Nº Enmienda: 647. G.P. Republicano. ARTÍCULO 19.....	87
Nº Enmienda: 648. G.P. Republicano. ARTÍCULO 19.....	89
Nº Enmienda: 649. G.P. Republicano. ARTÍCULO 19.....	91
Nº Enmienda: 650. G.P. Republicano. ARTÍCULO 20.....	93
Nº Enmienda: 651. G.P. Republicano. ARTÍCULO 20.....	95
Nº Enmienda: 652. G.P. Republicano. ARTÍCULO 21.....	96
Nº Enmienda: 653. G.P. Republicano. ARTÍCULO 23.....	97
Nº Enmienda: 654. G.P. Republicano. ARTÍCULO 23.....	98
Nº Enmienda: 655. G.P. Republicano. ARTÍCULO 24.....	99
Nº Enmienda: 656. G.P. Republicano. ARTÍCULO 25.....	100
Nº Enmienda: 657. G.P. Republicano. ARTÍCULO 26.....	101
Nº Enmienda: 658. G.P. Republicano. ARTÍCULO 27.....	103
Nº Enmienda: 659. G.P. Republicano. ARTÍCULO 27.....	106
Nº Enmienda: 660. G.P. Republicano. ARTÍCULO 27.....	109
Nº Enmienda: 661. G.P. Republicano. ARTÍCULO 28.....	111
Nº Enmienda: 662. G.P. Republicano. ARTÍCULO 29.....	113
Nº Enmienda: 663. G.P. Republicano. ARTÍCULO 30.....	114
Nº Enmienda: 664. G.P. Republicano. ARTÍCULO 33.....	115
Nº Enmienda: 665. G.P. Republicano. ARTÍCULO 33.....	116
Nº Enmienda: 666. G.P. Republicano. ARTÍCULO 34.....	117
Nº Enmienda: 667. G.P. Republicano. ARTÍCULO 36.....	118
Nº Enmienda: 668. G.P. Republicano. ARTÍCULO 36.....	121
Nº Enmienda: 669. G.P. Republicano. ARTÍCULO 36.....	123
Nº Enmienda: 670. G.P. Republicano. ARTÍCULO 37.....	125

Nº Enmienda: 671. G.P. Republicano. ARTÍCULO 37.....	127
Nº Enmienda: 672. G.P. Republicano. ARTÍCULO 37.....	128
Nº Enmienda: 673. G.P. Republicano. CAPÍTULO I.....	129
Nº Enmienda: 674. G.P. Republicano. ARTÍCULO 40.....	130
Nº Enmienda: 675. G.P. Republicano. ARTÍCULO 41.....	132
Nº Enmienda: 676. G.P. Republicano. ARTÍCULO 42.....	133
Nº Enmienda: 677. G.P. Republicano. ARTÍCULO 43.....	134
Nº Enmienda: 678. G.P. Republicano. ARTÍCULO 46.....	135
Nº Enmienda: 679. G.P. Republicano. ARTÍCULO 46.....	136
Nº Enmienda: 680. G.P. Republicano. ARTÍCULO 48.....	137
Nº Enmienda: 681. G.P. Republicano. ARTÍCULO 49.....	138
Nº Enmienda: 682. G.P. Republicano. ARTÍCULO 51.....	139
Nº Enmienda: 683. G.P. Republicano. ARTÍCULO 52.....	142
Nº Enmienda: 684. G.P. Republicano. ARTÍCULO 52.....	143
Nº Enmienda: 685. G.P. Republicano. ARTÍCULO 52.....	145
Nº Enmienda: 686. G.P. Republicano. ARTÍCULO 52.....	147
Nº Enmienda: 687. G.P. Republicano. ARTÍCULO 53.....	148
Nº Enmienda: 688. G.P. Republicano. ARTÍCULO 55.....	149
Nº Enmienda: 689. G.P. Republicano. ARTÍCULO 56.....	150
Nº Enmienda: 690. G.P. Republicano. ARTÍCULO 56.....	152
Nº Enmienda: 691. G.P. Republicano. CAPÍTULO I.....	153
Nº Enmienda: 692. G.P. Republicano. ARTÍCULO 64.....	154
Nº Enmienda: 693. G.P. Republicano. ARTÍCULO 64.....	155
Nº Enmienda: 694. G.P. Republicano. ARTÍCULO 65.....	156
Nº Enmienda: 695. G.P. Republicano. ARTÍCULO 81.....	157

Nº Enmienda: 696. G.P. Republicano. ARTÍCULO 94.....	158
Nº Enmienda: 697. G.P. Republicano. ARTÍCULO 95.....	160
Nº Enmienda: 698. G.P. Republicano. ARTÍCULO 96.....	161
Nº Enmienda: 699. G.P. Republicano. ARTÍCULO 96.....	163
Nº Enmienda: 700. G.P. Republicano. ARTÍCULO 97.....	164
Nº Enmienda: 701. G.P. Republicano. ARTÍCULO 99.....	165
Nº Enmienda: 702. G.P. Republicano. TÍTULO VIII.....	166
Nº Enmienda: 703. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA.....	167
Nº Enmienda: 704. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA.....	169
Nº Enmienda: 705. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN ADICIONAL DÉCIMA.....	171
Nº Enmienda: 706. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA.....	172
Nº Enmienda: 707. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.....	173
Nº Enmienda: 708. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.....	176
Nº Enmienda: 709. G.P. Republicano. 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.....	178
Nº Enmienda: 710. G.P. Republicano. 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.....	181
Nº Enmienda: 711. G.P. Republicano. 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.....	183
Nº Enmienda: 712. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.....	185
Nº Enmienda: 713. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA. Título competencial.....	187
Nº Enmienda: 714. G.P. Republicano. DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA. Título competencial.....	188
Nº Enmienda: 715. G.P. Republicano. Capítulos nuevos.....	190

Nº Enmienda: 716. G.P. Republicano. Artículos nuevos.....	192
Nº Enmienda: 717. G.P. Republicano. Artículos nuevos.....	194
Nº Enmienda: 718. G.P. Republicano. Artículos nuevos.....	195
Nº Enmienda: 719. G.P. Republicano. Artículos nuevos.....	196
Nº Enmienda: 720. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	198
Nº Enmienda: 721. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	201
Nº Enmienda: 722. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	203
Nº Enmienda: 723. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	205
Nº Enmienda: 724. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	206
Nº Enmienda: 725. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	208
Nº Enmienda: 726. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	210
Nº Enmienda: 727. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	211
Nº Enmienda: 728. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	212
Nº Enmienda: 729. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	213
Nº Enmienda: 730. G.P. Republicano. Disposiciones adicionales nuevas.....	216
Nº Enmienda: 731. G.P. Republicano. Disposiciones transitorias nuevas.....	217
Nº Enmienda: 732. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	219
Nº Enmienda: 733. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	221
Nº Enmienda: 734. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	224
Nº Enmienda: 735. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	228
Nº Enmienda: 736. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	233
Nº Enmienda: 737. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	235
Nº Enmienda: 738. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	237
Nº Enmienda: 739. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	239
Nº Enmienda: 740. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	242

Nº Enmienda: 741. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	245
Nº Enmienda: 742. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	247
Nº Enmienda: 743. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	250
Nº Enmienda: 744. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	252
Nº Enmienda: 745. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	254
Nº Enmienda: 746. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	257
Nº Enmienda: 747. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	259
Nº Enmienda: 748. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	261
Nº Enmienda: 749. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	264
Nº Enmienda: 750. G.P. Republicano. Disposiciones finales nuevas.....	266

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 602

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Establecimiento de objetivos de infraestructura de recarga en la vía pública.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico establecerá objetivos vinculantes de número de puntos de recarga en la vía pública en España, calendarizado por años, y con criterios de capilaridad en el territorio nacional, así como criterios de calidad y en lo referente a la potencia instalada.

Dichos objetivos deberán establecerse en las siguientes categorías para cada año, al menos hasta el 31 de diciembre de 2035:

1. Infraestructura de recarga de acceso público dedicada a vehículos ligeros:

- Número de puntos de recarga de hasta 22 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de más de 22 y menos de 50 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 50 y menos de 150 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 150 y menos de 250 kW de potencia.
- Número de puntos de recarga de al menos 250 kW de potencia.

- Número de puntos de recarga de al menos 250 kW de potencia, por cada 100 km en las carreteras de la red RTE-T.

2. Infraestructura de recarga en la vía pública dedicada a vehículos pesados:

- Número de puntos de recarga de 300 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.

- Número de puntos de recarga de al menos 800 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.

- Número de puntos de recarga de al menos 1.200 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 603

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Servicios de auxilio en vías públicas: acceso a las zonas de bajas emisiones.

Se permite el acceso al interior de las zonas de bajas emisiones de los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico; todo ello, con independencia del etiquetado ambiental con el que cuenten dichos vehículos de auxilio en vías públicas que, en cualquier caso, habrán de estar inscritos en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV).

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 604

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Transporte ferroviario de pasajeros.

En el ámbito del transporte de pasajeros, con el fin de mejorar la eficiencia energética, la competitividad del transporte y la sostenibilidad, se adoptarán las medidas necesarias para el impulso del transporte ferroviario de personas.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 605

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Incentivos para la renovación del parque de automoción español.

Con el fin de reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero, mejorar la eficiencia energética, contribuir a la seguridad vial y dinamizar la industria de producción nacional, en el plazo máximo de 3 meses desde la aprobación de la presente Ley, el Gobierno desarrollará reglamentariamente un plan de renovación para incentivar la adquisición de vehículos nuevos de cero o bajas emisiones y la retirada voluntaria de vehículos antiguos del parque móvil español.

A tal fin, la normativa de desarrollo contemplará como criterios de actuación, entre otros, los siguientes:

- La creación de un Plan Nacional de Renovación del Parque Automovilístico Español complementario a los planes de incentivación de compra de vehículos eléctricos, que contribuya a la renovación de vehículos de combustión antiguos por vehículos de cero o bajas emisiones.
- Se fijará como objetivo la retirada y sustitución de vehículos con una mayor antigüedad y de cualquier tipología (camiones, autobuses, furgonetas, automóvil y motos), por el riesgo que suponen para la seguridad vial y por su efecto contaminador.
- Además de los vehículos nuevos, también podrá beneficiarse del apoyo económico la adquisición de vehículos de ocasión o usados cuya motorización sea de Euro 6d.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 606

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Registro Estatal de Operadores de Carsharing y Motosharing.

Se crea el Registro Estatal de Operadores de carsharing y motosharing, adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Se incorporarán al Registro aquellos operadores que pretendan ejercer la actividad descrita en el artículo 2.1.s) con una flota de vehículos en régimen de arrendamiento sin conductor. Los requisitos necesarios para incorporarse al Registro de operadores de carsharing y motosharing se definirán reglamentariamente por la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

La habilitación y condiciones de uso de los operadores de carsharing y motosharing corresponderá en todo caso a la Autoridad Local responsable.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 607

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Penalización de absentismo en Inspección Técnica de Vehículos.

Se añade un inciso final a letra O del artículo 76 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, con la siguiente redacción:

“Al aplicar la sanción correspondiente por incumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica del vehículo en el plazo legal establecido, esta se abonará sin bonificación en primera sanción. Si hubiera reincidencia, su importe llevará un recargo del 100%.”

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 608

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo.

1. El Gobierno dispondrá de un Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Estos ministerios, en coordinación con el resto del Gobierno, y en base a los compromisos y planes de España en materia de descarbonización, elaborará un Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo.
2. El Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicho Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución.
3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación del Plan nacional de Descarbonización del Sector Aéreo, 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: 609

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos balear y canario.

Se introduce una Disposición Adicional Nueva en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, con el contenido siguiente:

“Disposición adicional vigesimonovena. Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos canario y balear.

1. Las infraestructuras ferroviarias de los archipiélagos de Baleares y Canarias, aún sin formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, serán consideradas de interés estratégico y general por parte del Estado.
2. El administrador general de infraestructuras ferroviarias de interés general intervendrá en el desarrollo de dichas redes mediante la inversión directa en las mismas, o bien mediante la firma de convenios de colaboración con Baleares y Canarias, con el fin de garantizar la financiación de los costes de la construcción y explotación de dichas redes.
3. En cualquier caso, no serán de aplicación sobre las redes ferroviarias de los archipiélagos de Baleares y Canarias las directivas europeas 2016/797/UE y 2016/798/UE.”

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: 610

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Disposición adicional XX (nueva). Consideraciones específicas para los archipiélagos Balear y Canario.

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adaptará el desarrollo de la presente ley y, en general, las políticas en materia de transportes y movilidad teniendo en consideración las especiales circunstancias de los territorios insulares de Baleares y Canarias. A tal fin, colaborará con los Gobiernos de Canarias y Baleares en la puesta en marcha de las iniciativas previstas en la presente ley. Además, el Archipiélago Canario, al ser considerado una Región Ultraperiférica (RUP) de la Unión Europea, enfrenta desafíos únicos debido a su lejanía del continente y su insularidad.

2. Las fórmulas de colaboración previstas en esta disposición adicional constituirán en todo caso recursos adicionales a los regímenes previstos en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias y el Régimen Especial de les Illes Balears.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 611

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Texto que se propone

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

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

Previamente a su aprobación, en la tramitación del procedimiento para la elaboración del nuevo mapa concesional, intervendrá la Conferencia Sectorial de Transportes con facultades decisorias de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.

Posteriormente, en el caso de que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible mantenga su voluntad de transferir tráficos a las Comunidades Autónomas, deberá acordar con cada una de ellas los detalles de la modificación del mapa concesional en lo relativo a los tráficos que afecten a las mismas. Alternativamente, el Ministerio y las Comunidades Autónomas interesadas, podrán prever que la exclusividad de estos tráficos sea compartida por las nuevas concesiones estatales y por servicios autonómicos, estableciendo conjuntamente los criterios de coordinación que resulten procedentes.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél, **en el que deberán estar incluidos los servicios actuales que no se hayan acordado**

transferir a las Comunidades Autónomas.

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

Las Comunidades Autónomas que asuman dichos tráficos, previo acuerdo entre las partes, en sus contratos recibirán financiación suficiente para cubrir los costes de prestación de los mismos.

Para ello, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, otorgará un primer anticipo en el primer trimestre del año a las Comunidades Autónomas que hayan asumidos tales tráficos, que será el resultante de multiplicar el número de vehículos por kilómetro suprimidos en cada Comunidad Autónoma por el ratio de coste de vehículos por kilómetro del último observatorio de costes del transporte discrecional de viajeros en autocar publicado. Este importe podrá ser modulado, por acuerdo entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y las Comunidades Autónomas interesadas, en caso de que la asunción del tráfico por estas últimas sea parcial, como consecuencia de que sea compartido por concesiones estatales y autonómicas.

Sobre este anticipo, se producirá una liquidación anual en el primer trimestre del año siguiente, que garantice cubrir la totalidad de los costes de la prestación de esos servicios asumidos por las Comunidades Autónomas, previa justificación por estas.

A partir del segundo año, el anticipo nunca será inferior al coste anual total del año anterior.

Estos pagos serán continuos en el tiempo, mientras las Comunidades Autónomas asuman los trayectos que dejó de prestar la Administración General del Estado de conformidad con el acuerdo alcanzado.

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

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

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de

Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 612

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 613

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

Texto que se propone

Disposición Transitoria XX (nueva).

En caso de que la aplicación de esta ley afecte a contratos del sector público en vigor imponiendo nuevas obligaciones a los contratistas, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostes generados.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 614

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 introducen las siguientes modificaciones 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:

Uno. (...)

Dos. Se modifica el apartado 7 del artículo 12, que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

(...)

Las Autoridades con competencias en materia de tráfico y control de emisiones que detecten vehículos catalogados como grandes emisores 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.”

Tres. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 78 con la siguiente redacción:

“3. Las entidades aseguradoras comprobarán, antes de concertar un nuevo contrato de seguro de vehículos a motor o de proceder a la renovación o subrogación de uno existente, que resulta acreditado que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica (ITV) en los supuestos y plazos en los que ello resulte obligatorio. En su defecto, podrá suscribir un contrato de seguro provisional, de duración temporal limitada a un mes, a los efectos de facilitar el cumplimiento de esta obligación.

Reglamentariamente se regulará el acceso de las entidades aseguradoras a la información y bases de datos sobre la inspección técnica de vehículos (ITV). No obstante, mientras entra en vigor el reglamento mencionado, la Dirección General de Tráfico facilitará a las compañías aseguradoras los datos sobre las tarjetas de inspección técnica que evidencien no haber cumplido con las inspecciones obligatorias.”

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 615

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.~~

~~b) Cuando se utilicen procedimientos de licitación pública, el importe de la tasa vendrá determinado por el valor económico de la proposición sobre la que recaiga la concesión, autorización o adjudicación.~~

~~c) Cuando se trate de tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales, a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros que resulten de interés general o afecten a la generalidad o a una parte importante del vecindario, el importe de aquéllas consistirá, en todo caso y sin excepción alguna, en el 1,5 por ciento de los ingresos brutos procedentes de la facturación que obtengan anualmente en cada término municipal las referidas empresas.~~

~~A estos efectos, se incluirán entre las empresas explotadoras de dichos servicios las empresas distribuidoras y comercializadoras de estos.~~

~~No se incluirán en este régimen especial de cuantificación de la tasa los servicios de telefonía móvil.~~

~~Este régimen especial de cuantificación se aplicará a las empresas a que se refiere este párrafo c), tanto si son titulares de las correspondientes redes a través de las cuales se efectúan los suministros como si, no siendo titulares de dichas redes, lo son de derechos de uso, acceso o interconexión a estas.~~

~~A efectos de lo dispuesto en este párrafo, se entenderá por ingresos brutos procedentes de la facturación aquellos que, siendo imputables a cada entidad, hayan sido obtenidos por esta como contraprestación por los servicios prestados en cada término municipal.~~

~~No se incluirán entre los ingresos brutos, a estos efectos, los impuestos indirectos que graven los servicios prestados ni las partidas o cantidades cobradas por cuenta de terceros que no constituyan un ingreso propio de la entidad a la que se aplique este régimen especial de cuantificación de la tasa. Asimismo, no se incluirán entre los ingresos brutos procedentes de la facturación las cantidades percibidas por aquellos servicios de suministro que vayan a ser utilizados en aquellas instalaciones que se hallen inscritas en la sección 1.ª o 2.ª del Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica dependiente de la Dirección General de Política Energética y Minas, como materia prima necesaria para la generación de energía susceptible de tributación por este régimen especial.~~

~~Las empresas que empleen redes ajenas para efectuar los suministros deducirán de sus ingresos brutos de facturación las cantidades satisfechas a otras empresas en concepto de acceso o interconexión a sus redes. Las empresas titulares de tales redes deberán computar las cantidades~~

~~percibidas por tal concepto entre sus ingresos brutos de facturación.~~

~~El importe derivado de la aplicación de este régimen especial no podrá ser repercutido a las personas usuarias de los servicios de suministro a que se refiere este párrafo c).~~

~~Las tasas reguladas en este párrafo c) son compatibles con otras tasas que puedan establecerse por la prestación de servicios o la realización de actividades de competencia local, de las que las empresas a que se refiere este párrafo c) deban ser sujetos pasivos conforme a lo establecido en el artículo 23.1.b) de esta ley, quedando excluida, por el pago de esta tasa, la exacción de otras tasas derivadas de la utilización privativa o el aprovechamiento especial constituido en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales.»~~

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 616

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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:

(...)

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

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

Seis. El artículo 62 queda redactado como sigue:

«Artículo 62.

(...)

3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al

desarrollo de dichas actividades.

Los servicios de movilidad colaborativa, entendidos como aquellos efectuados a título no oneroso excepto por la compartición de gastos, en los que varios usuarios comparten un vehículo de turismo en un mismo viaje, se consideran transportes privados particulares. En estos servicios, los usuarios pueden ponerse en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. Con el fin de delimitar los supuestos en los que la contraprestación recibida por el conductor o conductora pueda implicar la realización de un transporte público, ~~podrá~~ **deberá** establecerse reglamentariamente un baremo de costes para estos servicios de movilidad colaborativa. **Asimismo, reglamentariamente, se establecerá la sanción oportuna en el caso de realizarse un servicio de movilidad colaborativa con remuneración.»**

Siete. El artículo 64 queda redactado como sigue:

«Artículo 64.

1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares, discrecionales y a demanda.

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. **Estos servicios también pueden prestarse a la demanda.**

Son transportes discrecionales los que se **realizan de forma esporádica** ~~llevan a cabo~~ sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Son transportes a la demanda los que se prestan previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato del sector público **o en los servicios regulares de uso especial autorizados para ser realizados con prestación flexible respecto a horario, itinerario y/o calendario.**

(...)

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

«Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, salvo que por acuerdo del Consejo de Ministros se establezca otra cosa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley de Movilidad Sostenible, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de ~~concesión de servicios~~

servicio público. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

(...)

Once. El artículo 133 queda redactado como sigue:

«Artículo 133.

(...)

3. No será exigible la exclusividad del arrendamiento ni la dedicación profesional a dicha actividad, establecidas en el apartado 2 anterior cuando los titulares de autorizaciones de transporte utilicen un vehículo de tecnología innovadora cedido por su fabricante de forma temporal a modo de prueba durante un plazo no superior a seis meses.

Doce. El apartado 1 del artículo 73 queda redactado como sigue:

«Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato en los siguientes casos: a) cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia y b) en los supuestos regulados en los artículos 45.2º, 47.5º y en la Disposición Transitoria 2ª de la Ley de Movilidad Sostenible.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 617

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario queda modificada en los siguientes términos:

(...)

Tres. El apartado 3 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección, **la capacidad de sostenibilidad**

económica y la interoperabilidad en el material rodante. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

(...)

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 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 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%).~~

~~e) 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 e) 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: 618

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final XX (nueva). Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Uno. Los apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, quedan redactados en los siguientes términos:

“Artículo 15. Instalación de puntos de recarga eléctrica.

(...)

2. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintinueve meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

3. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros y menor a 10 millones de litros, instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberán prestar servicio en un plazo de veintisiete meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

4. En el caso de que en una provincia, Ciudad Autónoma o isla no exista ninguna instalación de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones que, ordenadas de mayor a menor volumen de ventas anuales agregadas de gasolina y gasóleo, conjunta o individualmente alcancen al menos el 10 % de las ventas anuales totales en las citadas áreas geográficas en el año 2019 instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberán prestar servicio en un plazo de 27 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

5. A partir de 2021, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones nuevas de suministro de combustible y carburantes a vehículos o que acometan una reforma en su instalación que requiera una revisión del título administrativo, independientemente del volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo de la instalación, instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberá prestar servicio desde la puesta en funcionamiento de la instalación o finalización de la reforma de la misma que requiera una revisión del título administrativo.”

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

“Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustible mencionadas en los puntos 2, 3, 4 y 5 de este artículo, podrán quedar exonerados temporalmente de las obligaciones citadas en caso de encontrar limitaciones técnicas relacionadas con la red eléctrica. Esta exoneración se producirá tras la remisión de un informe técnico al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que así lo justifique. Aquellas instalaciones que cuenten con limitaciones de esta naturaleza adecuarán la instalación de puntos de recarga eléctrica al máximo de su capacidad viable.”

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 619

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final XX (nueva). Inclusión de actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible en el Catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética.

En el Catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética regulado en el artículo 18 del Real Decreto 36/2023, de 24 de enero, por el que se establece un sistema de Certificados de Ahorro Energético se incluirán en todo caso actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 620

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final XX (nueva). Modificación del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.

Se modifica, manteniendo su rango de real decreto, la letra o) del artículo 2 del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, que pasa a tener la siguiente redacción:

“o) Transportes íntegramente desarrollados en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla o en islas cuya superficie no supere los 850 kilómetros cuadrados, siempre que estas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.”

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 621

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

De modificación

Precepto que se modifica:

ANEXO I

Texto que se propone

ANEXO I. Provisión de datos de transporte y movilidad.

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:

(...)

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, **perturbaciones, información de estado en tiempo real tales como retrasos, anulaciones**, así como toda la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos **y apartado 2 relativo a datos dinámicos** 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. **Estos datos podrán incluir también, en el caso de los operadores de movilidad compartida y previo acuerdo del operador y la autoridad municipal, las pautas de uso de los vehículos compartidos, para maximizar la contribución de dicho servicio a los objetivos municipales de 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, **hub de servicios de movilidad con información de los servicios disponibles en los mismos** 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 **pública o privada** 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

(...)

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, **perturbaciones, información de estado en tiempo real tales como retrasos, anulaciones**, 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 **y apartado 2 relativo a datos dinámicos** 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.

(...)

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 622

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Se propone la modificación de la exposición de motivos, de manera que se añade un nuevo párrafo después del decimoctavo actual y un nuevo párrafo después del decimonoveno actual, en los siguientes términos:

I

(...)

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 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 la circulación a 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

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.

Igualmente, dicha modificación se alinea con lo establecido en el artículo 31 sobre movilidad sostenible de la Ley 1/2024, de 8 de febrero, de Transición Energética y Cambio Climático del Parlamento Vasco, que impulsa el uso de tecnologías de medición remota de las emisiones del tráfico. Este artículo establece que “las administraciones públicas vascas continuarán promoviendo el transporte sostenible mediante la renovación de vehículos y la progresiva incorporación de energías alternativas en el parque móvil, haciendo uso de tecnologías de medición remota de las emisiones del tráfico que permitan una planificación más justa y eficiente de las políticas públicas”.

En paralelo, cabe mencionar que la Asociación Española para la Normalización, UNE, junto al Centro Español de Metrología (CEM) anunciaron recientemente una iniciativa promovida por el CEM para el desarrollo de una norma UNE para los instrumentos de medida en remoto de las emisiones de tráfico. Esta norma, que es pionera a nivel nacional, está prevista para finales de 2024 y surge de la necesidad planteada por algunos ayuntamientos de ciudades de más de 50.000 habitantes, que tienen el mandato de diseñar e implantar zonas de bajas emisiones (ZBE).

Así pues, 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: 623

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Se propone la modificación de la letra e) del punto 2 del **Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley**, que queda redactada en los términos siguientes:

2. En particular esta ley pretende:

(...)

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

Justificación

Es necesario que la ley también reconozca el ámbito metropolitano, que tiene unas claras diferencias respecto al ámbito urbano y rural.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 624

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Se propone la modificación de la letra d) del apartado 1 del **Artículo 2. Definiciones**, que queda redactado en los términos siguientes:

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~~ **público en el ámbito territorial correspondiente**, incluidos los consorcios de transporte, **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, bien la gestión de los servicios públicos o la financiación de los servicios dentro de un sistema tarifario integrado.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 625

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Se propone la modificación del apartado 1 del **Artículo 2. Definiciones, de manera que se añaden dos letras nuevas**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

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

(...)

x) Sistema tarifario integrado: modelo tarifario, gestionado por una autoridad de transporte metropolitano, con títulos de transporte propios, comunes a todos los operadores y tarifas fijadas por la citada autoridad.

x) Transporte público metropolitano: conjunto de servicios de transporte público prestados en el ámbito de una autoridad de transporte metropolitano.

Justificación

Se cree necesario incorporar estas dos nuevas definiciones que se utilizan en posteriores enmiendas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 626

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Se propone la **adición de un nuevo punto en el Artículo 2. Definiciones.**, que queda redactado en los siguientes términos:

3. A los efectos de cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo YY del Título VI, se entenderá por:

a) “**via de altas prestaciones**”: aquellas carreteras que reunan las características señaladas en el artículo 2.3., letras a) y b) de la Ley 37/2015, de carreteras, y otras que sean calificadas como tales por el órgano administrativo competente, bien sea por razón de su funcionalidad como elemento regulador de tráfico, o por sus características técnicas, como disponer de elementos de separación de flujo para los dos sentidos de tráfico u otros elementos de seguridad vial, por su estructura intensiva en costes o cualquier otra circunstancia singular.

b) “**servicio integrado de vías de altas prestaciones**” : conjunto de actividades de servicio público que se desarrollan sobre las vías definidas en el apartado anterior y sus elementos funcionales que hacen posible, como espacio integrado, la movilidad y el transporte de personas y mercancías mediante los vehículos adecuados.

Justificación

Regulación a futuro del modelo de tarificación de las infraestructuras viarias de altas prestaciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 627

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Se propone la **modificación del punto 1 del Artículo 2. Definiciones**, de manera que se añade una nueva letra, que queda redactada en los términos siguientes:

x) Pobreza en transporte: es la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público, su falta de acceso o su acceso limitado a aquellos medios necesarios para poder desplazarse en su vida cotidiana a los servicios y actividades socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.

Justificación

Reconocer la dificultad de parte de la ciudadanía para desplazarse o acceder a los servicios de transporte.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 628

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Se propone la **modificación del punto 1 del Artículo 2. Definiciones**, de manera que se añaden letras nuevas, que quedan redactadas en los términos siguientes:

x) **Electrolinera: infraestructura destinada a la recarga ultrarrápida de vehículos eléctricos, diseñada para facilitar un tránsito fluido y seguro de la circulación desde la entrada hacia la salida, siguiendo el modelo de las estaciones de repostaje tradicionales. Representa una figura estratégica en el proceso de electrificación del transporte.**

x) **Combustibles alternativos: los combustibles o fuentes de energía que sustituyen a las fuentes de combustibles fósiles utilizadas en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de este y a mejorar el rendimiento ambiental del sector del transporte, incluidos:**

a) **combustibles alternativos para vehículos, trenes, buques o aeronaves de cero emisiones:**

- electricidad,

- hidrógeno,

- amoníaco;

b) **combustibles renovables:**

- combustibles de biomasa, incluido el biogás, y biocarburantes, tal como se definen en el artículo 2, puntos 27, 28 y 33, respectivamente, de la Directiva (UE) 2018/2001,

- combustibles sintéticos y parafínicos, incluido el amoníaco, producidos a partir de energía renovable;

c) «combustibles alternativos no renovables y combustibles fósiles transitorios»:

- el gas natural, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)],

- el gas licuado de petróleo (GLP),

- los combustibles sintéticos y parafínicos producidos a partir de energía no renovable.

Justificación

El Real Decreto 184/2022, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos incluye una batería de medidas destinadas a apoyar la movilidad eléctrica, regulando en España la figura de la estación de recarga o electrolinera. Por tanto, esta nueva figura, diferenciada de aquellas destinadas a instalar estaciones de repostaje de combustibles fósiles, precisa de una definición jurídica precisa y diferenciada, y que además venga recogida en una norma de rango superior, a efectos de cobertura legal y adaptación a la realidad existente.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 629

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 2

Texto que se propone

Se propone la **adición de una nueva letra en el punto 1 del Artículo 2. Definiciones.**, que queda redactado en los términos siguientes:

x) 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.

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: 630

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 4

Texto que se propone

Se propone la modificación de los apartados, 1, 2 y 3 del **Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible, de manera que se añaden dos letras nuevas**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

1. Se reconoce el derecho de ~~todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo~~ **las personas de gozar la accesibilidad definida en el artículo 2. 1 a) en unas condiciones de movilidad adecuadas y** en los términos establecidos por la ley, ~~que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca~~ **que posibilite** 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 facilitar el derecho a la ~~movilidad~~ **accesibilidad** 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.
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.

Justificación

Se da por reproducida la justificación anterior, añadiendo que la ley catalana de movilidad (Ley 9/2003), que constituye derecho vigente desde hace 20 años y aparece, sin duda, como el antecedente normativo de mayor contenido del proyecto de ley, configura la movilidad como un sistema de infraestructuras, servicios y formas de planificación y gestión que tiene carácter instrumental del derecho de los ciudadanos a la accesibilidad adecuada (art.2 a): Aquesta Llei té com a principis inspiradors: a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible. Este derecho debe alcanzar a todas las personas, sin que sea exigible ningún estado o vinculación singular.

Cualquier política pública sectorial, en la medida que se dirige al conjunto de personas afectadas o beneficiadas por la misma, permite o facilita en dicho ámbito sectorial “ el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales”, sin que ello tenga que significar la asunción por el Estado, con invocación del artículo 149,1,1º de la Constitución, de un grado de intervención sobre aquella política que desvirtúe la distribución de competencias hasta el punto que pretende hacerlo el proyecto de ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 631

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO PRELIMINAR. ARTÍCULO 5

Texto que se propone

Se propone **la modificación de la letra c) y la adición de dos nuevas letras en el punto 4 del Artículo 5. Principios rectores.**, quedando redactadas en los términos siguientes:

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.~~
Garantizar la total descarbonización del sector, la eficiencia energética mediante el uso de energías de origen renovable, y el respeto al entorno natural y urbano.

(...)

e) Aplicar la perspectiva de género en el transporte público y la inclusión de personas con movilidad reducida o capacidad disminuida.

f) priorizar el transporte público colectivo frente a los medios individuales.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 632

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

Se propone la modificación del apartado 1 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento ~~esencial para permitir la coordinación, la colaboración, la evaluación y la eficacia~~ **de colaboración** de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, **dirigido a propiciar** ~~propiciando~~ su sostenibilidad económica, social y medioambiental, **de acuerdo con el reparto competencial vigente**.

Justificación

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 633

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

Se propone la supresión del apartado 2 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.**

~~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.~~

Justificación

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 634

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 6

Texto que se propone

Se propone la modificación del apartado 4 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible ~~cuanta con los siguientes instrumentos para su desarrollo~~ **podrá contar con aquellos instrumentos de participación y colaboración entre las Administraciones competentes que dichas Administraciones acuerdes establecer, que podrán tener carácter bilateral o multilateral atendiendo a la naturaleza de las materias objeto de colaboración. En todo caso, formaran parte del Sistema de Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo previsto en esta ley:**

a) La Conferencia Sectorial de Transportes.

b) El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

d) **Los sistemas de integración de datos de movilidad que se establezcan por acuerdo de las administraciones competentes. El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).**

e) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios, **con carácter vinculante para la Administración General del Estado, y de carácter voluntario para el resto de administraciones públicas.**

Justificación

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 635

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 7

Texto que se propone

Se propone la modificación las letras c, g y h del **Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

(...)

~~c) La cooperación en el diseño, implementación y seguimiento de servicios de movilidad, incluyendo las zonas rurales o de baja densidad de población.~~

(...)

g) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el artículo 5, **de acuerdo con el apartado 3 de la Disposición Final Octava.**

~~h) El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de movilidad sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el capítulo 2 del título II.~~

Justificación

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los

diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 636

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 8

Texto que se propone

Se propone la modificación de los apartados 2, 3, 4 y 6 del **Artículo 8. La Conferencia Sectorial de Transportes**, que quedan redactados en los términos siguientes:

~~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.~~

3. La Conferencia Sectorial de Transportes ejercerá, en todo caso, funciones consultivas y otras funciones en la forma que sea acordada por las Administraciones participantes en el ámbito de sus competencias respectivas.

4. Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes acordar la estructura y funcionamiento de los sistemas de integración de datos de movilidad, así como los objetivos y contenidos de la información que deban contener.

(...)

~~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.~~

Justificación

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 637

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Texto que se propone

Se propone la **modificación de los apartados 4 y 6 del Artículo 10. La Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, y se añade un nuevo apartado**, que quedan redactados en los términos siguientes:

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, **las autoridades de transporte metropolitano en conurbaciones de más de 4 millones de habitantes**, 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.

(...)

6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de los acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes **sin perjuicio de los dispuesto en el apartado siguiente.**

7. El debate sobre asuntos o la adopción de acuerdos que afecten a las competencias de una Comunidad Autónoma requerirá la conformidad de la misma.

Justificación

Con el objetivo de salvaguardar las competencias de las CCAA.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 638

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 10

Texto que se propone

Se propone **la modificación del punto 4 del Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible**, que queda redactado como sigue:

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en ~~las mismas~~ **todas** las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de $\pm$ **medio** millón de habitantes **y los municipios y otras entidades territoriales con competencias en materia de movilidad y transporte y las entidades locales** designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

Justificación

En el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, dada la indudable incidencia de la ley sobre el marco competencial propio autonómico, han de estar representadas todas las Comunidades Autónomas, además de los principales municipios, que pueden formar parte de este ente directamente o a través de sus organizaciones representativas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 639

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 11

Texto que se propone

Se propone la **modificación de la letra c del Artículo 11. Funciones del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

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

(...)

c) Emitir informe sobre los impactos en la movilidad, el transporte y los vectores ambientales relacionados con la movilidad derivados de la implantación de grandes infraestructuras de competencia estatal y sus instrumentos urbanísticos asociados, de acuerdo con la legislación estatal y autonómica de aplicación. Informar sobre los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.

Justificación

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería

mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 640

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 13

Texto que se propone

Se propone la modificación de la letra b), c), d) i e) del **Artículo 13. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

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

c) Realizar propuestas en relación con la movilidad y los transportes sostenibles **en el ámbito de las competencias del Estado.**

d) Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de transporte público colectivo, servicios de movilidad, infraestructuras de transporte y de los demás sistemas de transporte y movilidad, incluyendo la movilidad activa, ~~que sean establecidas por las administraciones competentes en la materia.~~ **en el ámbito de la competencia del Estado, así como la que facultativamente puedan aportar las restantes administraciones competentes en la materia.**

e) Desarrollar una labor permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, ~~según lo establecido en el artículo 94,~~

~~sin perjuicio de la labor de otros órganos sobre esta materia.~~ **sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones sobre esta materia.**

Justificación

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 641

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO I. ARTÍCULO 14

Texto que se propone

Se propone la modificación del **Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM)**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 14. Integración de datos de movilidad ~~Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM)~~

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

1. Las administraciones competentes en materia transportes y movilidad cooperarán en la creación y funcionamiento de un sistema de integración de datos de movilidad que garantice la disponibilidad para todas las administraciones, y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura,

entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas que sean establecidas de forma acordada por las administraciones competentes.

~~2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM~~ **Los datos y la información que de ellos se derive** 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, **incluida la relativa a los costes e ingresos de los servicios de transporte público y, cuando proceda, a las inversiones en materia de infraestructuras de transporte y su financiación.** La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16.

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

~~4.~~ **3.** A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de personas, ~~el EDIM~~ **sistema de datos** integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el artículo 91.

~~5. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, previo informe 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 el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.~~

~~6.~~ **4.** ~~El EDIM~~ **El sistema de datos integrados** estará a disposición de las administraciones públicas. ~~Asimismo, así como en los términos de acceso y difusión que se acuerden, en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas.~~ **y del conjunto de la ciudadanía.**

~~7.~~ **5.** La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales

acordarán, ~~en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~, el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación ~~de este~~ del sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo. Del mismo modo, las administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.

Justificación

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 642

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

Se propone la **modificación del apartado 1, 2, 4, 5 y 6 del Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**, que quedan redactados en los términos siguientes:

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) **es un documento de condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad en el ámbito de competencia estatal. Este documento podrá ser de aplicación al resto de las administraciones públicas en aquello no regulado por la legislación dictada en ejercicio de sus competencias respectivas, así como a las relaciones de cooperación y colaboración interadministrativa que se establezcan.** ~~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.~~

(...)

4. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado **en ejercicio de su competencia sectorial en materia de transportes y**

movilidad. y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir **sus determinaciones, en todo o en parte**, cuando así lo acuerden voluntariamente.

5. El DOMOS **contendrá, en el ámbito de las competencias del Estado:** ~~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~~ **las referidas a** 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 transportes y movilidad** ~~las administraciones públicas.~~

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

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

e) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos 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.

6. Son documentos complementarios del DOMOS, **a los efectos previstos en el apartado 1**, 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 sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos "en cascada". De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente el suministro de los preceptos

señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente artículo no pueden afectar a las competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 643

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 16

Texto que se propone

Se propone **la modificación de la letra c) del punto 5 perteneciente al Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**, que queda redactada en los términos siguientes:

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

(...)

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

Justificación

El despliegue del vehículo eléctrico se está acelerando en los últimos meses, y va a continuar acelerándose en los próximos años. El objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) es tener 5,5 millones de vehículos de este tipo en circulación para el año 2030.

La viabilidad de esta transición depende de que los ciudadanos perciban que la movilidad eléctrica es eficiente, seguro y cuenta con todas las garantías que ofrece la movilidad tradicional. En ese sentido, es indispensable que la infraestructura de recarga sea suficiente para dar servicio a todos

los vehículos eléctricos que haya en circulación.

Actualmente, a pesar de que sí hay objetivos nacionales de penetración del vehículo eléctrico, no hay objetivos de despliegue de puntos de recarga que permitan monitorizar cuál debe ser el ritmo de instalación. Tampoco existe un marco general que oriente las políticas públicas de incentivo de estos puntos, con lo que en ocasiones las empresas se encuentran con criterios diversos, e incluso contradictorios, fundamentalmente a nivel local (donde hay menos recursos y conocimientos técnicos).

En ese sentido, en el proyecto de Ley de Movilidad Eléctrica, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), complementado con los documentos de directrices metodológicas, es el encargado de establecer “el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad”.

Adicionalmente, para dotar a las administraciones (sobre todo a nivel local) de recursos y herramientas suficientes para implantar instalaciones de recarga con el diseño más beneficioso para los ciudadanos de forma ágil y eficaz, sería bueno referenciarlo entre los documentos de guías de buenas prácticas. Así, se contribuiría a que todas las administraciones adopten marcos y criterios comunes acorde a las mejores experiencias y prácticas previas.

Teniendo esto en cuenta, creemos que es importante que la infraestructura de recarga se encuentre entre los contenidos que el DOMOS, los documentos de directrices metodológicas y los documentos de buenas prácticas integran en sus orientaciones de políticas públicas y objetivos.

Proponemos, para su toma en consideración, la modificación de los artículos 16, 19 y 20 del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible para que incorporen estos elementos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 644

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 17

Texto que se propone

Se propone la **modificación del apartado 1 del Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS**, que quedan redactados en los términos siguientes:

1. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener pautas generales ~~movilidad que 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 **así como las aplicables a las grandes infraestructuras de transporte y movilidad de competencia estatal que formen parte de corredores o redes transeuropeas de transporte.**

Justificación

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos "en cascada". De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente el suministro de los preceptos

señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente artículo no pueden afectar a las competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 645

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 17

Texto que se propone

Se propone la **modificación del apartado 2 del Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS**, que quedan redactados en los términos siguientes:

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

a) Orientaciones sobre la forma de integrar la gestión de la movilidad en la planificación de las grandes infraestructuras de transporte y movilidad de titularidad estatal o que formen parte de redes transeuropeas de transporte.

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

~~b) c) Diversas modalidades de~~ procesos de participación pública.

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

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

soluciones innovadoras.

Justificación

Las directrices para las grandes infraestructuras estatales pueden ser diferentes al resto, por el gran impacto en el territorio por donde transcurren. Por ello, se cree necesaria la modificación de esta enmienda, además de establecer que los diferentes aspectos a incluir en el DOMOS deben hacer referencia a orientaciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 646

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 18

Texto que se propone

Se propone la **modificación del punto 1 y 3 del Artículo 18. Sistema de indicadores para el seguimiento de sendas e hitos a incluir en el DOMOS.**, que quedan redactados en los términos siguientes:

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

(...)

3. El sistema de indicadores se integrará ~~tanto en el EDIM como en el Observatorio del Transporte y la Logística en España,~~ **en los mecanismos de seguimiento** que gestiona el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Justificación

Para evitar una vulneración de competencias de las CCAA, es necesario que el precepto se refiera exclusivamente al ámbito de la competencia sectorial del estado.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 647

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

Se propone la **modificación del punto 1 y 2 del Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas**, que quedan redactados en los términos siguientes:

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen ~~los métodos y las herramientas básicas~~ **orientaciones** para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los transportes y la movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito, **que podrán ser de aplicación al resto de las Administraciones públicas, cuando así lo decidan, en aquello no regulado por la normativa dictada en ejercicio de sus competencias respectivas.**

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

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

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

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

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

e) Zonas de bajas emisiones.

~~f) Distribución urbana de mercancías.~~

~~g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.~~

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

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

Justificación

Para evitar una vulneración de competencias de las CCAA, es necesario que el precepto se refiera exclusivamente al ámbito de la competencia sectorial del estado y se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 648

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

Se propone la **modificación del apartado 2, de manera que se añade una nueva letra j)**, al Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas, que queda redactado en los términos siguientes:

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

(...)

j) Estudio de adopción de herramientas y tecnologías para una planificación de las políticas de movilidad más eficiente, sostenible y basada en datos.

Justificación

En España, 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: 649

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 19

Texto que se propone

Se propone **la adición de una nueva letra en el punto 2 del Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.**, que queda redactada en los términos siguientes:

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

(...)

x) Implantación de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos.

Justificación

El despliegue del vehículo eléctrico se está acelerando en los últimos meses, y va a continuar acelerándose en los próximos años. El objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) es tener 5,5 millones de vehículos de este tipo en circulación para el año 2030.

La viabilidad de esta transición depende de que los ciudadanos perciban que la movilidad eléctrica es eficiente, seguro y cuenta con todas las garantías que ofrece la movilidad tradicional. En ese sentido, es indispensable que la infraestructura de recarga sea suficiente para dar servicio a todos los vehículos eléctricos que haya en circulación.

Actualmente, a pesar de que sí hay objetivos nacionales de penetración del vehículo eléctrico, no hay objetivos de despliegue de puntos de recarga que permitan monitorizar cuál debe ser el ritmo de

instalación. Tampoco existe un marco general que oriente las políticas públicas de incentivo de estos puntos, con lo que en ocasiones las empresas se encuentran con criterios diversos, e incluso contradictorios, fundamentalmente a nivel local (donde hay menos recursos y conocimientos técnicos).

En ese sentido, en el proyecto de Ley de Movilidad Eléctrica, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), complementado con los documentos de directrices metodológicas, es el encargado de establecer “el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad”.

Adicionalmente, para dotar a las administraciones (sobre todo a nivel local) de recursos y herramientas suficientes para implantar instalaciones de recarga con el diseño más beneficioso para los ciudadanos de forma ágil y eficaz, sería bueno referenciarlo entre los documentos de guías de buenas prácticas. Así, se contribuiría a que todas las administraciones adopten marcos y criterios comunes acorde a las mejores experiencias y prácticas previas.

Teniendo esto en cuenta, creemos que es importante que la infraestructura de recarga se encuentre entre los contenidos que el DOMOS, los documentos de directrices metodológicas y los documentos de buenas prácticas integran en sus orientaciones de políticas públicas y objetivos.

Proponemos, para su toma en consideración, la modificación de los artículos 16, 19 y 20 del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible para que incorporen estos elementos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 650

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Se propone **la modificación de la letra c) y la adición de una nueva letra, en el punto 2 del Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.**, quedando de la siguiente manera:

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

(...)

c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población, **incluyendo soluciones de movilidad eléctrica e infraestructura de recarga para esta.**

(...)

x) **El impulso de la tramitación ágil y eficiente de la red de infraestructura de recarga eléctrica, incluyendo la forma de aplicación de las declaraciones responsables recogidas en la Ley Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.**

Justificación

El despliegue del vehículo eléctrico se está acelerando en los últimos meses, y va a continuar acelerándose en los próximos años. El objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) es tener 5,5 millones de vehículos de este tipo en circulación para el año 2030.

La viabilidad de esta transición depende de que los ciudadanos perciban que la movilidad eléctrica es eficiente, seguro y cuenta con todas las garantías que ofrece la movilidad tradicional. En ese sentido, es indispensable que la infraestructura de recarga sea suficiente para dar servicio a todos los vehículos eléctricos que haya en circulación.

Actualmente, a pesar de que sí hay objetivos nacionales de penetración del vehículo eléctrico, no hay objetivos de despliegue de puntos de recarga que permitan monitorizar cuál debe ser el ritmo de instalación. Tampoco existe un marco general que oriente las políticas públicas de incentivo de estos puntos, con lo que en ocasiones las empresas se encuentran con criterios diversos, e incluso contradictorios, fundamentalmente a nivel local (donde hay menos recursos y conocimientos técnicos).

En ese sentido, en el proyecto de Ley de Movilidad Eléctrica, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), complementado con los documentos de directrices metodológicas, es el encargado de establecer “el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad”.

Adicionalmente, para dotar a las administraciones (sobre todo a nivel local) de recursos y herramientas suficientes para implantar instalaciones de recarga con el diseño más beneficioso para los ciudadanos de forma ágil y eficaz, sería bueno referenciarlo entre los documentos de guías de buenas prácticas. Así, se contribuiría a que todas las administraciones adopten marcos y criterios comunes acorde a las mejores experiencias y prácticas previas.

Teniendo esto en cuenta, creemos que es importante que la infraestructura de recarga se encuentre entre los contenidos que el DOMOS, los documentos de directrices metodológicas y los documentos de buenas prácticas integran en sus orientaciones de políticas públicas y objetivos.

Proponemos, para su toma en consideración, la modificación de los artículos 16, 19 y 20 del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible para que incorporen estos elementos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 651

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 20

Texto que se propone

Se propone la introducción de una nueva letra en el apartado 2 del Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas., quedando redactado en los términos siguientes:

x) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 652

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 21

Texto que se propone

Se propone la **supresión del punto 2 del Artículo 21. Concienciación y sensibilización**, que queda redactado en los términos siguientes:

~~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.~~

Justificación

Mejora técnica. Para salvaguardar las competencias de las CCAA.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 653

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 23

Texto que se propone

Se propone la modificación del punto 5 del Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM), que queda redactado en los términos siguientes:

5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras **estatales** que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, **o a la disponibilidad de las infraestructuras para la prestación de servicios de titularidad autonómica**, deberán establecerse los adecuados mecanismos ~~de coordinación y de corresponsabilidad en su financiación, entre las distintas administraciones competentes.~~ **de cooperación entre las distintas administraciones competentes, que deberán incluir , en todo caso, su participación en el procedimiento para la definición y programación de las actuaciones, y la preceptiva consulta y informe favorable del IPEEM por parte de todas ellas, con carácter previo a su aprobación definitiva.**

Justificación

Enmienda relativa a la mejora de la prestación de servicios ferroviarios.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 654

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 23

Texto que se propone

Se propone **la modificación del punto 6 del Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).**, quedando redactado en los términos siguientes:

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

Así mismo, antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a evaluación de impacto normativo de género, edad, familia y capacidades, y a consulta pública.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 655

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 24

Justificación

Se propone la supresión del Artículo 24. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

Se trata de un precepto vacío de contenido, a la vista de la competencia exclusiva en materia de planificación de los servicios de transporte de las CCAA, como en el caso de Catalunya, tienen atribuidas en su Estatut d'Autonomia.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 656

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 25

Justificación

Se propone la supresión del Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

Se cree necesaria su supresión puesto que interfiere en las competencias de las entidades locales y autonómicas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 657

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 26

Texto que se propone

Se propone un redactado alternativo del **artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad**, en los siguientes términos:

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: 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.~~

1. Los grandes centros de actividad definidos en la letra i) del artículo 2.1 de esta ley deberán disponer de planes de movilidad de acuerdo con los criterios y condiciones aprobados por la Administración competente en materia de transporte y movilidad en su ámbito territorial y teniendo en cuenta otros instrumentos de planificación de movilidad que puedan ser concurrentes.

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. 3. 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

Estos Planes deben ser decididos por la administración competente.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 658

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Se modifican los puntos 3, 4 y 5 del Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo., quedando redactados en los términos siguientes:

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, **soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones**, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29.

Asimismo, se incluirán medidas relativas a la 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, **incluyendo herramientas para facilitar la recarga pública o privada de este tipo de medios de transporte.**

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.~~ **En aquellas empresas de más de 500 personas trabajadoras y con una flota de vehículos en propiedad o en régimen de arrendamiento superior a 50 vehículos, los planes de trabajo también incorporarán objetivos de penetración de vehículos eléctricos en sus flotas para un período de cinco años, con el objetivo de alcanzar flotas cero emisiones para el año 2035.**

Justificación

Una parte importante de los desplazamientos que se realizan actualmente se producen entre la vivienda y el trabajo. Por tanto, es fundamental garantizar que estos desplazamientos son sostenibles a la vez que cómodos y ágiles para los ciudadanos. Los “planes de movilidad al trabajo” introducidos por el artículo 27 del proyecto de ley debería responder, en consecuencia, a esta finalidad.

El impulso de un transporte público de calidad debe ser un elemento a tener en cuenta en estos planes. Sin embargo, actualmente una parte importante de los desplazamientos al trabajo se realizan mediante el vehículo particular, sobre todo fuera de las grandes ciudades por las mayores limitaciones del transporte público.

Por esta razón es especialmente importante incentivar que los desplazamientos en vehículo particular se realicen mediante las tecnologías más eficientes y limpias.

Por otro lado, muchas personas cuentan con vehículos de empresa para realizar su trabajo o desplazarse hasta él. A día de hoy, cerca de la mitad de las ventas anuales de vehículos en Europa son de vehículos de empresa, representando más de 6 millones de vehículos nuevos cada año. Sin embargo, la mayor parte todavía no son eléctricos.

La electrificación de la flota del sector empresarial es muy ventajosa, ya que dinamiza el mercado de segunda mano (los vehículos se venden tras un uso medio de 40 meses) y hace más asequible los vehículos eléctricos a los particulares. Además, contribuyen de forma más intensa a la reducción de emisiones, ya que el kilometraje medio de este tipo de vehículos es de media dos veces superior al de un vehículo privado.

Teniendo esto en cuenta, creemos que es importante que los planes de movilidad al trabajo tengan en cuenta la transición hacia el vehículo eléctrico en este ámbito, incluyendo referencias a los objetivos de penetración y de implantación de la infraestructura de carga que les daría soporte.

Proponemos, para su toma en consideración, la modificación del artículo 27 del proyecto de ley para la introducción de la movilidad eléctrica en los planes de movilidad al trabajo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 659

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Se propone la modificación del **Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo**, quedando redactado en los siguientes términos:

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.

2. ~~Los~~ **Dichos** 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, **metropolitana o autonómica** en cuyo ámbito territorial se ubique el centro, **así como, en su caso, los instrumentos de regulación de la movilidad aprobados por las autoridades metropolitana o autonómica correspondientes.**

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

El Estado no ostenta título competencial adecuado para establecer obligaciones dirigidas a las entidades y empresas del sector público no estatal en materia de movilidad que comporte la exigencia de disponer de planes de movilidad sostenible, cuando, en todo caso, deberían ser las Administraciones autonómicas y/ o locales quienes, ejerciendo sus prerrogativas de tutela administrativa sobre las entidades del sector público respectivo, dispusieran lo procedente en esta materia, de acuerdo con su propia identificación de necesidades, en cada caso, y atendiendo al principio de proporcionalidad.

No puede, por tanto, defenderse en este sentido que la competencia del Estado en materia de

bases del régimen jurídico del sector público se extienda también a un aspecto estrictamente sectorial de la actividad de entidades pertenecientes al sector público de otras Administraciones distintas del Estado, que, a su vez, son las competentes sobre aquel aspecto sectorial.

Por otro lado, se cree necesario que el apartado 4 forme parte de un artículo nuevo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 660

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 27

Texto que se propone

Se propone **la adición de un nuevo punto en el Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo**, en los términos siguientes:

x. A efectos de incentivar el cumplimiento a lo dispuesto en el punto 3 de este mismo artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados y empleadas entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, estarán exentos de ser considerados rendimientos del trabajo en especie a los efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, siempre y cuando esté disponible para todos los empleados y empleadas y sean utilizados principalmente para ir al trabajo. Así mismo, cuando estos servicios no sean de uso gratuito para el empleado o empleada, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados o empleadas 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 Artículo 26 de la nueva Ley de Movilidad exige a las empresas la implantación de planes de transporte sostenible al trabajo que incluyan soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 661

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 28

Texto que se propone

Se propone la **modificación del Artículo 28. Seguimiento**, que queda redactado en los términos siguientes:

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

~~2. Estos documentos serán de acceso público en el caso de que la entidad obligada sea una Administración Pública, y requerirán la autorización previa para el resto de entidades obligadas.~~

~~3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de tres meses para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas.~~

Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, **de acuerdo con las condiciones que ellas establezcan.**

~~cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.~~

Justificación

En coherencia con las enmiendas a los artículos anteriores.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 662

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 29

Justificación

Se propone la supresión del Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 663

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

SECCIÓN 2. ARTÍCULO 30

Justificación

Se propone la supresión del Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 664

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 33

Texto que se propone

Se propone **la modificación de la letra a) del 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**, que queda redactada en los términos siguientes:

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

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

Justificación

Enmienda relativa a la mejora de la prestación de servicios ferroviarios.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 665

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 33

Texto que se propone

Se propone la **adición de una nueva letra en el 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.**, con el siguiente redactado:

x) El establecimiento de estaciones de recarga eléctrica ultrarrápida - electrolineras - suficientes y necesarios para que la electromovilidad, especialmente en larga distancia y transporte de mercancías, se desarrolle con normalidad en todo el territorio.

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 ultrarrápida de vehículos eléctricos (electrolineras).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 666

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 34

Justificación

Se propone la supresión del Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos.

Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 667

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 36

Texto que se propone

Se propone la modificación del punto 1, 2 y 5 del Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos, que queda redactado en los términos siguientes:

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

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto

Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes, y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil.

(...)

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 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

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: 668

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 36

Texto que se propone

Se propone la **adición de un nuevo punto en el Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos**, que queda redactado en los términos siguientes:

X. 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, otorgándose los títulos de ocupación necesarios o autorizaciones destinadas a la generación de energía eléctrica, pudiendo las autoridades portuarias participar en las sociedades que lo gestionen.

Justificación

La propuesta responde al objeto de contribuir a la descarbonización y, para ello, alentar el consumo de energías alternativas en los espacios portuarios. En este sentido, se considera razonable y necesario 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: 669

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 3. ARTÍCULO 36

Texto que se propone

Se propone la **adición de un nuevo punto en el Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos**, que queda redactado en los términos siguientes:

X. Asimismo, y con el fin igualmente de contribuir y favorecer la consecución de los objetivos contemplados en los párrafos que anteceden, las autoridades portuarias podrán desde la fecha de vigencia de la presente ley establecer la obligación de que los buques portacontenedores y de pasaje atracados a muelle se conecten al suministro de electricidad desde tierra y que la utilicen para toda su demanda de electricidad en el punto de atraque en los supuestos y con las mismas excepciones contempladas en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE y en el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

Con esa finalidad las autoridades portuarias deberán aprobar una ordenanza en donde se regulen las condiciones, la operativa y los concretos supuestos en que será exigible la obligatoriedad de la conexión, así como las tarifas que resulten de aplicación que se determinarán con arreglo a la normativa portuaria.

Justificación

Se persigue acelerar la transición energética y descarbonización, uno de cuyos aspectos más relevantes es la conexión al suministro de electricidad de los buques atracado en puertos. Por esta razón, debe permitirse a las autoridades portuarias que dispongan de medios para ellos ejecutar las instalaciones OPS pero al mismo tiempo dicha inversión económica de gran calado no servirá de nada si los buques no se conectan al suministro eléctrico, alternativa por la que pueden optar al no existir una obligación legal de conexión.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 670

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 37

Texto que se propone

Se propone la **modificación del apartado 1** del Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono, que queda redactado en los términos siguientes:

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: 671

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 37

Texto que se propone

Se propone la **modificación del punto 4 del Artículo 37.Cálculo e información de la huella de carbono.**, que queda redactado en los términos siguientes:

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 **en los ámbitos sectoriales de competencia estatal**, 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.

Justificación

Se cree necesario establecer el alcance del artículo se limita al ámbito de competencia estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 672

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 37

Texto que se propone

Se propone **la modificación del punto 2 del Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.**, quedando redactado en los términos siguientes:

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

(...)

2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte 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. El resultado del cálculo anterior, **y el de la alternativa que menor nivel de emisiones de gases de efecto invernadero genere**, deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 673

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO III. CAPÍTULO I

Texto que se propone

Se propone la **modificación del título del Capítulo I del Título III**, que queda redactado en los términos siguientes:

TÍTULO III

Planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte

CAPÍTULO I

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

Justificación

Se cree necesario establecer el alcance del artículo al ámbito de competencia estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 674

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 40

Texto que se propone

Se propone un redactado alternativo del **artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad**, quedando redactado en los siguientes términos:

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

1. ~~Las administraciones públicas~~ **Los órganos y entidades titulares de los servicios de competencia estatal** 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~~ **disponibilidad por** 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.~~

Justificación

Se cree necesario establecer el alcance del artículo se limita al ámbito de competencia estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 675

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 41

Justificación

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

Se cree necesaria su supresión porque invade, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, imponiéndoles obligaciones a ejercer

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 676

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 42

Texto que se propone

Se propone la modificación del título del artículo y del punto 1 del **Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad**, que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad **de titularidad estatal**.

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 **General del Estado** mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Justificación

Limitar la aplicación al ámbito de titularidad estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 677

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO I. ARTÍCULO 43

Justificación

Se propone la supresión del Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.

El precepto es innecesario. Las Entidades Locales y las CCAA no necesitan ningún título habilitante para promover servicios de movilidad de conexión con ferrocarril o para modificar contratos de concesión existentes en los servicios de transporte regulados por carretera cuando esta modificación vinculada a aquella conexión obedezca a razones de interés público.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 678

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 46

Texto que se propone

Se propone la **adición de un nuevo punto en el Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal**, que queda redactado en los siguientes términos:

x. Las Comunidades Autónomas afectadas participarán, en todo caso , en el procedimiento para el establecimiento de obligaciones de servicio público. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica o local, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a dicha administración.

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

Justificación

Se cree necesario introducir la participación obligatoria de las CCAA en el establecimiento de las obligaciones de servicio público (OSP) en transportes de competencia estatal que afecten en sus territorios.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 679

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 46

Texto que se propone

Se propone **la modificación de la letra f) del punto 1 del Artículo 46. Establecimiento de Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal.**, quedando redactado en los términos siguientes:

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:

[...]

f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental. **El análisis de rentabilidad socioeconómica dará mayor importancia a las dimensiones social y ambiental de dicho análisis supeditado las decisiones motivadas por criterios económicos a los criterios sociales y ambientales.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 680

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 48

Texto que se propone

Se propone **la modificación del punto 2 del Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.**, quedando redactado en los términos siguientes:

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.

En caso de que la evaluación ex post determine que hay una baja demanda de servicios bajo régimen de OSP, se deberán analizar los motivos de la baja demanda con el objetivo de incrementar la demanda.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 681

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO II. ARTÍCULO 49

Texto que se propone

Se propone la modificación del punto 5 del **Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal**, con un nuevo redactado en los siguientes términos:

5. El Estado y la Comunidad Autónoma o entidad local proponente, deberán acordar en todo caso los términos en los que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, ~~deberá establecer un mecanismo de compensación al operador. a fin de atender a los objetivos descritos en el artículo 40.~~

Justificación

Se trata de una redacción congruente con la propuesta para el artículo 40.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 682

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 51

Texto que se propone

Se propone la adición de un nuevo punto en el **Artículo 51. Criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal**, quedando en los siguientes términos:

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

1. 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.
2. **Cuando el instrumento de planificación contemple o se refiera a infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible solicitará el informe de dichas Comunidades autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes. Dicho informe tendrá carácter vinculante en aquellos aspectos de los que dependan la regularidad, calidad o coste.**

Justificación

Esta enmienda se refiere inicialmente a la planificación de la infraestructura ferroviaria en supuestos de ejercicio efectivo de la competencia exclusiva sobre servicios de transporte ferroviario - de

pasajeros y mercancías- por las Comunidades Autónomas que la tienen asumida y con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta. Ello, no obstante, la redacción propuesta para el nuevo apartado 2 podría ser aplicable en otros ámbitos sectoriales en que las CCAA tengan competencia para la prestación de servicios sobre infraestructuras de interés general.

La titularidad de un servicio público lleva aparejada , en todo caso, la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación. Y es innegable que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio.

De ahí que deba existir, también, una relación directa entre la capacidad/obligación del titular y responsable del servicio de definir estándares y objetivos de calidad en su prestación y la capacidad/obligación del titular y gestor de la infraestructura de asumir aquellos estándares y objetivos como finalidad propia en su tarea de poner a disposición del prestador del servicio las infraestructuras ferroviarias a su cargo.

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la “competencia” sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat, resulta también evidente que la consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo. En el caso de Catalunya, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual “corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria (...) la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Catalunya, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal”.

Este mandato dirigido al legislador estatal no expresa solamente una aspiración genérica de colaboración entre administraciones, sino la necesidad específica de dar respuesta a aquella demanda de procedimientos de cooperación al servicio de la garantía de la calidad y seguridad del transporte ferroviario en Catalunya. Y por ello, el precepto estatutario refiere expresamente el mandato de participación en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias - mandato que hay que entender dirigido tanto al legislador estatal como a la propia Generalitat- a dos de los aspectos materiales que son determinantes de la disponibilidad de tales infraestructuras para el servicio público a que están destinadas, cuales son a) su planificación - que comprende indudablemente también las consecuencias de programación temporal y económica y proyección y ejecución - y b) su gestión - que comprende la operación, explotación mantenimiento y control-. Adicionalmente, en el precepto que el EAC dedica a la competencia de la Generalitat en materia de servicios ferroviarios - art. 169- la necesaria participación autonómica se extiende al “establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras comunidades autónomas o con el tráfico internacional”.

De este modo, la presente tramitación parlamentaria ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

Esta enmienda se dirige, por tanto, en primera instancia ,a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General así como de la planificación de las infraestructuras integrantes de la RFIG destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en aquello que afecte a dichas Comunidades.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 683

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Se propone la modificación del punto 3 del **Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia**, quedando en los siguientes términos:

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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. **En particular, deberá prever, en el caso que el instrumento de planificación contemple o se refiera a infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, la solicitud preceptiva del informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes.**

Justificación

En consonancia con las enmiendas anteriores.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 684

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Se propone **la modificación de la letra b) del apartado 1 del Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.**, quedando redactado en los términos siguientes:

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

(...)

b) Estudio de rentabilidad económica, ~~social y ambiental~~ y, en su caso, financiera **y de su impacto social, ambiental y territorial.**

En ambos casos deberá analizarse de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero.

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.

Los resultados de este análisis deben ser públicos y estar fácilmente accesibles en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como incorporarse al procedimiento de información pública de la evaluación ambiental del proyecto.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 685

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Se propone **la modificación del punto 2 del Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.**, quedando redactado en los términos siguientes:

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.

Deben realizarse cuanto antes evaluaciones ex post de proyectos ya realizados, en especial aquellos de infraestructuras similares a las que se estén planteando acometer, y las conclusiones incorporarlas a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior.

Las evaluaciones deben llevarse a cabo por una autoridad independiente, no por el promotor. La AIReF podrá analizar de forma discrecional estas evaluaciones, para garantizar su calidad y objetividad.

Todas estas evaluaciones deben ser públicas y estar disponibles a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Justificación

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE COMISIONES

31-10-2024 09:44:44

Entrada: 5573

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 686

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 52

Texto que se propone

Se propone **la modificación del punto 5 del Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.**, quedando redactado en los términos siguientes:

5. Al menos con una periodicidad quinquenal, el Consejo de Ministros encargará a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI la realización de un estudio para la evaluación de los análisis ex post realizados, con objeto de analizar 73 la eficacia y eficiencia del gasto público, en los términos previstos en el artículo 5.3 de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.

La AIReF deberá realizar a la mayor brevedad posible una evaluación del sistema de infraestructuras de transporte actual que sirva de marco previo de referencia para tener en cuenta en las posibles actuaciones en materia de infraestructura viaria, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 687

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 53

Texto que se propone

Se propone la adición de una nueva letra en el apartado 8 del **Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales**, quedando en los siguientes términos:

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

(...)

d) Cuando el estudio informativo se refiera a una infraestructura o elemento necesario para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible solicitará el informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes.

Justificación

En coherencia con las enmiendas anteriores.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 688

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

CAPÍTULO III. ARTÍCULO 55

Justificación

Se propone la supresión del Artículo 55. Excepciones del procedimiento de evaluación.

Se justifica por una razón de mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 689

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

Se propone **la modificación del punto 2 del Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la Sostenibilidad del Transporte Público Colectivo Urbano de Viajeros**, con la siguiente redacción:

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~~ **en un área o entorno metropolitano de acuerdo con el artículo 2.1 c) de la presente Ley, cuando su gestión o su planificación y coordinación, incluida, eventualmente, la integración tarifaria,** estén atribuidas 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, **con el mismo objeto,** por otras vías.

Justificación

Desde el punto de vista de los destinatarios de la financiación del servicio, el proyecto no tiene en cuenta a las entidades responsables de sistemas integrados de planificación, financiación y tarificación integrada de servicios de ámbito metropolitano o regional, como es el caso de la ATM de Barcelona y se limita a prever aportaciones en favor de las Administraciones locales de primer o segundo grado y los consorcios en que intervengan, en todo caso, como prestadores del servicio público. Por eso es indispensable incorporar en el proyecto de ley la figura institucional de las

autoridades territoriales de movilidad que coordinan o gobiernan sistemas de integración tarifaria en áreas regionales o metropolitanas existentes o que se puedan crear en el futuro (en Catalunya ATMs) como destinatarias del sistema general de financiación de la ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 690

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO IV. ARTÍCULO 56

Texto que se propone

Se propone la adición de un nuevo apartado 5 al Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la Sostenibilidad del Transporte Público Colectivo Urbano de Viajeros, con la siguiente redacción:

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

Justificación

Con el objetivo de respetar la legislación autonómica ya vigente.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 691

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO V. CAPÍTULO I

Texto que se propone

Se **modifica el nombre del Capítulo I del Título V**, que queda redactado en los términos siguientes:

TÍTULO V

Innovación, digitalización y formación en el transporte y la movilidad

CAPÍTULO I

Espacio controlado de pruebas para la movilidad **de titularidad estatal**

Justificación

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 692

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 64

Texto que se propone

Se propone la adición de un nuevo punto 1 en el **Artículo 64. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades**, de manera que se renumeran el resto de puntos, que queda redactado en los términos siguientes:

- 1. La regulación del presente capítulo tiene como destinatarios los proyectos y pruebas para la movilidad sostenible de competencia del Estado.**

Justificación

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 693

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 64

Texto que se propone

Se propone la modificación del punto 5 del **Artículo 64. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades**, que queda redactado en los términos siguientes:

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

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

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 694

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 1. ARTÍCULO 65

Texto que se propone

Se propone la **modificación del título del Artículo 65. Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 65. Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad **de competencia estatal.**

Justificación

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 695

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

SECCIÓN 4. ARTÍCULO 81

Texto que se propone

Se propone la modificación del punto 2 del **Artículo 81. Comisión de personas expertas en movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Su composición, que será variable en función de las características del proyecto y la disponibilidad de dichas personas expertas, contará, como mínimo, con la persona titular de la Oficina, que ostentará su presidencia, y, al menos, con otras cuatro personas profesionales de reconocido prestigio especialistas en la materia concreta del proyecto, entre las que deberá figurar al menos una persona experta jurista, que serán designadas por la persona titular de la Secretaría de Estado.

Adicionalmente, cuando el ámbito territorial o competencial del proyecto así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión otras personas en representación de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas y de las entidades locales, ~~como asesoras especialistas, con voz, pero sin voto.~~ **en los términos fijados en el convenio a que se refiere el artículo 64 o, alternativamente, que sean acordados en cada caso.**

Justificación

En coherencia con las enmiendas anteriores.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 696

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

CAPÍTULO IV. ARTÍCULO 94

Texto que se propone

Se propone la modificación del punto 1 y la letra e) del punto 3 del **Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte**, los cuales quedan redactados en los siguientes términos:

1. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad ~~Transportes~~ Sostenibles, se constituirá la Sección Transversal de Formación y Capacitación que desarrollará una función permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación de la población activa, y para anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada que se pueda producir, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de las personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

(...)

3. En todo caso, corresponderá a esta Sección las siguientes actuaciones:

(...)

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial **para favorecer una participación más equilibrada de hombres y mujeres en el sector del transporte, como introducir** ~~de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las~~

~~mujeres, incorporar~~ obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorías de género, ~~fomentar~~ políticas de conciliación **y corresponsabilidad.** ~~que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.~~

Justificación

Respecto al apartado 1 se trata de una corrección de error en la redacción.

Se propone modificar el apartado 3 puesto que la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, dedica su Título IV al derecho al trabajo en igualdad de oportunidades, incorporando medidas para garantizar la igualdad entre mujeres y hombres en el acceso al empleo, en la formación, en la promoción profesional y en las condiciones de trabajo, así como para favorecer la incorporación de las mujeres al mercado de trabajo y la implantación de medidas y planes de igualdad en las empresas. En concreto, los artículos 42 a 49 de esta ley recoge medidas como los programas de mejora de la empleabilidad de las mujeres, la promoción de la igualdad en la negociación colectiva, los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral y la elaboración y aplicación de los planes de igualdad en las empresas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 697

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 95

Justificación

Se suprime el Artículo 95. Transporte de mercancías.

Este artículo no contiene ningún precepto, ni mandato, ni regulación, ni se fundamenta en ningún título competencial que atribuya al Estado la habilitación singular para dictarlo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 698

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Se propone la modificación del punto 3 y del punto 4 del **Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica**, que queda redactado en los términos siguientes:

~~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. Las Administraciones territoriales competentes en materia de transportes, movilidad y logística podrán declarar como nodo logístico de importancia estratégica aquellos situados en su territorio en los que concurren, entre otras, las características indicadas. El acuerdo deberá contener en todo caso la referencia a los efectos de la declaración, incluida la consideración prioritaria en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.~~

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

Justificación

La atribución al Consejo de Ministros de la declaración de nodo logístico de importancia estratégica no se soporta en ningún título competencial propio del Estado, por lo que, aun asumiendo que la ley pueda configurar esta categoría con carácter general para todo el Estado, su declaración en relación con cada caso concreto sólo puede corresponder a las Administraciones territoriales competentes en materia de transportes, movilidad y logística, con la previsión que dicha

declaración contenga la referencia a sus efectos, según se indica en el apartado 3 (modificado) del artículo 96, lo que hace innecesaria la previsión de apartado 4 que se propone suprimir.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 699

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 96

Texto que se propone

Se propone la **modificación del punto 4 del Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica**, que queda redactado en los términos siguientes:

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: 700

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De supresión

Precepto que se suprime:

TÍTULO VI. ARTÍCULO 97

Justificación

Se suprime el Artículo 97. Nodos logísticos de interés autonómico.

Este artículo no contiene ningún precepto, ni mandato, ni regulación, ni se fundamenta en ningún título competencial que atribuya al Estado la habilitación singular para dictarlo.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 701

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VII. ARTÍCULO 99

Texto que se propone

Se propone la modificación del redactado del punto 2 del **Artículo 99. Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

2. Estará sujeta a publicidad activa la acción de las administraciones públicas en las materias reguladas en esta ley, **en los términos previstos en la legislación que regula la transparencia** ~~en los términos previstos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia~~, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en el presente título.

Justificación

La enmienda tiene por objeto extender la referencia normativa de la sujeción a publicidad de la acción de las Administraciones públicas no limitándola únicamente a la Ley estatal 19/2013 sino también a la normativa propia de cada Administración actuante, como ocurre en el caso de Catalunya, que dispone de legislación propia en la materia (Ley 19/2014).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 702

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

TÍTULO VIII

Texto que se propone

Se propone la **modificación del Título del Título VIII**, que queda redactado en los en los términos siguientes:

TÍTULO VIII

Régimen sancionador **de competencia de la Administración del Estado.**

Justificación

Mejora técnica. Circunscribir el Título al ámbito competencial de la Administración General del Estado.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 703

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Se propone la modificación de la **Disposición adicional octava. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta**, con un nuevo redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional octava. **Promoción del uso de la bicicleta.** ~~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:~~

Las Administraciones públicas con competencias en materia de transportes y movilidad promoverán el uso de la bicicleta, en los ámbitos territoriales respectivos, con la finalidad de:

- a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.
- b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.

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

~~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

Limitar el alcance del artículo al ámbito competencial estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 704

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL OCTAVA

Texto que se propone

Se propone la **adición introducción de un nuevo punto en la Disposición Adicional Octava**, quedando redactado en los términos siguientes:

4. Las administraciones públicas, de forma colaborativa, diseñarán e implementarán una red básica ciclista, de alta calidad, separada del tráfico a motor que conecten ciudades, municipios de interés, principales estaciones de transporte público, y otros destinos atractivos de viajes. Estas redes se adecuarán, según convenga, al uso ciclista como modo de transporte, al cicloturismo o al ciclismo deportivo. Las demás administraciones harán lo propio en su ámbito territorial.

En el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible publicará unas normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas que incluirán unos estándares y unos criterios mínimos de calidad que deberán cumplir todas las redes, vías, carriles y sendas ciclistas, así como los aparcamientos de bicicletas y otras medidas de apoyo a la circulación ciclista segura.

El diseño, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras viales se someterá a una evaluación de impacto, contemplada en la directiva 2019/1936, que tenga en cuenta el riesgo para los ciclistas y las medidas a implementar para mejorar su seguridad sin mermar su derecho a circular por dicha vía.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 705

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL DÉCIMA

Texto que se propone

Se propone la modificación de la **Disposición adicional décima. Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional**, que queda redactada en los términos siguientes:

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 de rentabilidad social, económica y, en su caso, financiera, de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias **de titularidad estatal** 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 **de competencia estatal** que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación mediante estas formas de financiación.

Justificación

Limitar el alcance del artículo al ámbito competencial estatal.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 706

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN ADICIONAL UNDÉCIMA

Texto que se propone

Se propone la **modificación de la Disposición Adicional Undécima**, quedando redactado en los términos siguientes:

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las **acciones y medidas contempladas a corto y medio plazo, cuya implantación permita elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías desde el 4% actual hasta el 10% en 2030, reduciendo las externalidades negativas del transporte tal y como se establece en la iniciativa Mercancías 30; y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará en las estrategias la estrategia** para el impulso del transporte ferroviario de mercancías **en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.**

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 707

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Texto que se propone

Se propone la modificación de la Disposición Transitoria Segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal, que queda redactada como sigue:

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa ~~concesional~~ **de servicios en régimen de concesión o contratos de servicio público**, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

En este mismo plazo de un año, las comunidades autónomas que así lo manifiesten, deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión o contratos de servicio público estatales. Estos tráficos no serán atendidos en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal, salvo acuerdo expreso entre las administraciones implicadas, de conformidad con la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del ~~nuevo mapa concesional~~, **de los Anteproyectos de los nuevos contratos de gestión de servicios públicos**, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios, **o contratos de servicios públicos**, de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

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

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

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

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

a) El ~~concesionario~~ **contratista** podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del ~~mapa concesional~~ **Anteproyecto definitivo del nuevo contrato de gestión de servicio público** o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación., ~~si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.~~

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión **o contrato de servicio público** prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio ~~a un operador distinto~~, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios **o contratos de servicio público** podrán ser objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

Justificación

Se propone esta nueva redacción propuesta para esta Disposición Transitoria con el objetivo de mejor cumplir la adaptación al nuevo mapa de servicios de competencia estatal y para clarificar la distinción entre procesos de licitación de concesiones de servicios y definición de los mapas de servicios de competencia estatal, en el sentido de que una misma concesión o contrato de servicio público ha de poder ofrecer a los ciudadanos y a la Administración concedente un servicio de transporte adecuado a los términos de su concesión o contrato de servicio público, aunque se modifiquen las condiciones del servicio de transporte, por ajustes producidos en el mapa de servicios, en términos de orígenes y destinos, paradas intermedias, frecuencias y número de expediciones, etc.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 708

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Texto que se propone

Se propone la modificación del Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse., que queda redactada como sigue:

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:

(...)

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.~~

Justificación

Mejor técnica. La petición de número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano, no debe de ser un valor discriminatorio para determinar si se pueden recibir o no ayudas en movilidad. Si en cambio, el número de personas, independientemente, de si las personas residentes tienes varias viviendas de propiedad o no, existe población no empadronada (de segunda residencia

o no), o la población reside en la zona urbana (catastro urbano) o en zonas más rurales (agrícolas).

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 709

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

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

Se añade un nuevo apartado en la **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**, con la siguiente redacción:

X. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 78 con la siguiente redacción:

3. Las entidades aseguradoras comprobarán, antes de concertar un nuevo contrato de seguro de vehículos a motor o de proceder a la renovación o subrogación de uno existente, que resulta acreditado que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica (ITV) en los supuestos y plazos en los que ello resulte obligatorio. En su defecto, podrá suscribir un contrato de seguro provisional, de duración temporal limitada a un mes, a los efectos de facilitar el cumplimiento de esta obligación. Reglamentariamente se regulará el acceso de las entidades aseguradoras a la información y bases de datos sobre la inspección técnica de vehículos (ITV).

Justificación

La obligación de someter los vehículos a motor matriculados a inspección técnica periódica (ITV) está contenida el artículo 10.1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998,

de 28 de diciembre, y en el artículo 4 del RD 920/2017, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. Por su parte, el art 76 o) 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, tipifica como infracción grave circular por las vías públicas con un vehículo que no haya sido sometido a la preceptiva inspección técnica (ITV).

Sin embargo, a pesar de la existencia de esta obligación normativa y de la correlativa sanción en nuestro ordenamiento jurídico, los datos oficiales disponibles reflejan la existencia de un elevadísimo índice de incumplimiento de la obligación de someter los vehículos matriculados a la ITV. Este incumplimiento se ha situado históricamente en torno a un 20-25 %. En 2021, según los últimos datos oficiales disponibles del MINCOTUR el incumplimiento de la obligación de someter los vehículos a ITV, en aquellos vehículos que es obligatoria su realización, alcanzó el 37% del total en circulación efectiva por nuestras vías. En turismos el porcentaje de incumplimiento es el 26% y, en vehículos ligeros de transporte de mercancías (los que tienen una mayor circulación por las vías), el nivel de incumplimiento en 2021 alcanza el 54%. Estos inaceptables niveles de incumplimiento contrastan con los existentes en los Estados con regulaciones análogas a la española en esta materia. Por ejemplo, en Alemania el porcentaje de incumplimiento se sitúa en torno al 2% El porcentaje de incumplimiento de la obligación de someter los vehículos a ITV produce una grave afección sobre la seguridad vial y el medioambiente, ya que la verificación técnica que se lleva a efecto en las estaciones de ITV, sometida a una fuerte intervención administrativa regulatoria y con severos controles de calidad por parte de la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), viene referida a elementos esenciales para la seguridad de los vehículos (elementos estructurales, dirección, neumáticos, iluminación y señalización, sistemas de frenado, control de emisiones, etc....)

y el medio ambiente.

Todos estos elementos objeto de inspección impactan directamente sobre la seguridad vial lo cual constituye el fundamento esencial de la imposición de esta obligación. En un reciente estudio publicado en 2022 por la Universidad Carlos III sobre esta cuestión, con datos actualizados a 2021, se demuestra que los vehículos de mayor antigüedad presentan para todos los tipos de vehículos mayor número de defectos, por lo que se puede afirmar que estadísticamente son vehículos más inseguros y notablemente menos respetuosos con el medio ambiente. Este hecho objetivo ve agravado su efecto como consecuencia del constante incremento histórico de la antigüedad media del parque móvil.

El incumplimiento de la obligación de someter a inspección técnica los vehículos no solo afecta a la seguridad vial. También impacta de forma muy relevante sobre el medio ambiente ya que las estaciones ITV comprueban técnicamente que los vehículos cumplen con unos estándares mínimos referentes a la contaminación atmosférica. El estudio, antes citado, de la Universidad Carlos III concluye, desde el punto de vista medioambiental, que la ITV en 2021 ha evitado la emisión de 39.370 toneladas de partículas contaminantes al ambiente y, como consecuencia, ha evitado 575 víctimas prematuras, con un coste económico de 706 M€. Adicionalmente, si los vehículos que les correspondía realizar la inspección técnica lo hubieran hecho, se podrían haber evitado 207 muertes

prematuras por esta causa.

El artículo 78 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial ha establecido desde hace años una conexión directa entre la obligación de someter los vehículos a motor a ITV y el deber de contar, al menos, con un seguro de responsabilidad civil obligatorio. Este precepto legal establece que “Las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos requerirán la acreditación del seguro obligatorio en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo”. Esta obligación legal se observa de forma sistemática y exhaustiva en las estaciones de ITV, resultando imposible expedir la acreditación de la inspección técnica si no consta la existencia de un seguro de responsabilidad en vigor del vehículo. La existencia de seguro en vigor se comprueba de oficio por la estación ITV a través de un eficiente procedimiento telemático. Sin embargo, como consecuencia de un desajuste técnico de nuestro ordenamiento jurídico, las entidades aseguradoras no están obligadas a verificar en paralelo la existencia de una ITV favorable del vehículo antes de emitir el seguro obligatorio correspondiente, proceder a su renovación o subrogación. Una exigencia legal de estas características, con un mecanismo de doble verificación o reciprocidad, generaría un fuerte círculo virtuoso tanto en el aseguramiento de los vehículos como en el sometimiento de los mismos a la ITV con la periodicidad exigida y, en consecuencia, una mejora directa para la seguridad vial y el medio ambiente junto con una reducción de siniestros viales, heridos de distinta gravedad y fallecidos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 710

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

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 modifica la Disposición final segunda, que queda redactado en los términos siguientes:

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.

~~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.~~

Justificación

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs). Dicho Real Decreto ya establece la finalidad, ámbito de aplicación, así como la delimitación y diseño de estas zonas.

De hecho, en el artículo 1 del Real Decreto, en su punto 2 dice que “tiene como finalidades, contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público y promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.”

Así mismo, el artículo 5 del Real Decreto, determina cómo cumplir con el objetivo permitiendo la restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos y su clasificación ambiental. En concreto, en su punto 2 establece que “las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante”, y continúa este punto incidiendo en el enfoque, diciendo que “las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado. Asimismo, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos cero emisiones (...)”.

Está, por lo tanto, definiendo y proporcionando herramientas suficientes a los municipios para que puedan establecer la limitación de acceso y circulación a determinadas áreas del mismo por motivos medioambientales y otros como el ruido o la utilización del espacio público.

No se entiende que, adicionalmente, y al margen de un Real Decreto reciente que regula ya las ZBE, se pretenda introducir una tasa de acceso a dichas zonas cuando los municipios pueden diseñar las limitaciones que consideren convenientes para cumplir con los fines establecidos para las ZBE y que supuestamente son los mismos que pretende regular dicha tasa. Consideramos que no procede habilitar la posibilidad de tasas de acceso a las ciudades. Por otro lado, es muy probable que la proliferación de tasas de este tipo en las distintas CCLL acabe perjudicando a la fluidez del transporte terrestre y logística, y generando brechas adicionales en el mercado interior.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 711

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

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 propone **la modificación del apartado Dos. de la 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.**, que queda redactado en los términos siguientes:

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.

De cara a establecer unos valores más precisos que permitan establecer un gravamen proporcionado, el Municipio podrá utilizar mediciones empíricas e individuales de las emisiones reales de los vehículos.

Justificación

En la Sentencia emitida por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña la parte demandante solicitaba que se anulara, por falta de proporcionalidad de las sanciones previstas, la Ordenanza que establecía la ZBE en Barcelona. El TSJC estimó el recurso y, entre otros argumentos, esgrimió que “Las limitaciones se establecen por referencia al sistema de distintivo ambiental de la DGT, el cual aparece como adecuado para los planes de calidad de aire. La falta de distintivo ambiental se produce por el dato de antigüedad del vehículo y es rígido en el sentido de que no hay un sistema alternativo para que los vehículos obtengan o progresen en el distintivo ambiental”.

Con vistas a evitar el mismo resultado en la determinación del importe de la tasa en otros municipios españoles, la enmienda presentada busca dotar de certeza a la estimación de la tasa y evitar la rigidez del sistema de distintivo ambiental. De esta manera, a través de la medición empírica de las emisiones reales de tráfico se pueden determinar los valores exactos de emisión de manera individualizada.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 712

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

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

Se propone **la modificación del apartado Uno. de la Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres**, que queda redactado en los términos siguientes:

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 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.** ~~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.»~~ ejercerá en todo caso funciones consultivas. Podrá ejercer otras funciones en la forma que sea acordada por las Administraciones participantes en el ámbito de sus competencias respectivas.

3. Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes acordar la estructura y funcionamiento de los sistemas de integración de datos de movilidad así como los objetivos y contenidos de la información que deban contener.

4. 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.

Justificación

La redacción que se da a las funciones de la Conferencia Sectorial de Transporte por esta DF4 debe ser coherente con la redacción modificada del artículo 8 del Proyecto de Ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 713

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA. Título competencial.

Texto que se propone

Se propone la modificación de la **Disposición final octava. Título competencial, de manera que se añade un tercer párrafo**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

3. Los principios rectores contenidos en el artículo 5 de esta ley constituyen las bases dictadas al amparo de los artículos de la Constitución citados en los apartados precedentes, correspondiendo a las Comunidades Autónomas su desarrollo de acuerdo con sus competencias respectivas.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 714

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De modificación

Precepto que se modifica:

DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA. Título competencial.

Texto que se propone

Se propone **la modificación de la Disposición final octava. Título competencial, mediante modificación de los apartados 1 y 2**, que queda redactado en los términos siguientes:

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

2. Asimismo, esta ley se dicta también al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los artículos 149.1.7.ª de la Constitución Española, de legislación laboral, en relación con la disposición transitoria primera y la disposición final tercera; ~~149.1.15.ª de la Constitución Española, de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, en relación con el título V (innovación y digitalización del transporte y la movilidad) y la disposición adicional décima;~~ 149.1.20.ª de la Constitución Española, de puertos y aeropuertos de interés general, en relación con la disposición adicional sexta; 149.1.21.ª de la Constitución Española, de ferrocarriles y transportes

terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, tráfico y circulación de vehículos a motor, en relación con el título III (planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte), el ~~título VI (mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística)~~, así como la disposición adicional cuarta, la disposición adicional décima, y la disposición adicional undécima.

3.Los principios rectores contenidos en el artículo 5 de esta ley constituyen las bases dictadas al amparo de los artículos de la Constitución citados en los apartados precedentes, correspondiendo a las Comunidades Autónomas su desarrollo de acuerdo con sus competencias respectivas.

Justificación

Una normativa estatal que incida en las políticas públicas de otras administraciones competentes en materia de movilidad y transportes, debería limitarse estrictamente a formular las bases en materia de planificación general de la actividad económica, régimen jurídico de las AAPP y procedimiento administrativo común, protección del medio ambiente y régimen energético. De este modo, no debe entrar en la regulación detallada ni en la planificación de la actuación cotidiana de aquellas administraciones, ni mucho menos sustituirlas en el ejercicio de sus competencias ejecutivas.

El derecho a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas, que se reconoce en esta ley (en los términos de la enmienda num. 6 al artículo 4) no puede ser un título de atribución competencial - en términos de competencia exclusiva - a favor del Estado, al amparo del artículo 149.1.1 de la Constitución, como no lo es, tampoco, un inexistente derecho a la movilidad. Cualquier política pública sectorial, en la medida que se dirige al conjunto de personas afectadas o beneficiadas por la misma, permite o facilita en dicho ámbito sectorial “el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales”, sin que ello tenga que significar la asunción por el Estado, con invocación del artículo 149,1,1º de la Constitución, de un grado de intervención sobre aquella política que desvirtue la distribución de competencias hasta el punto que pretende hacerlo el proyecto de ley.

La ley catalana de movilidad (Ley 9/2003), que constituye derecho vigente desde hace 20 años y aparece, sin duda, como el antecedente normativo de mayor contenido del proyecto de ley, configura la movilidad como un sistema de infraestructuras, servicios y formas de planificación y gestión que tiene carácter instrumental del derecho de los ciudadanos a la accesibilidad adecuada (art.2 a): Aquesta Llei té com a principis inspiradors: a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible. Este derecho debe alcanzar a todas las personas, sin que les sea exigible ningún estado o vinculación singular, debiendo la Administración autonómica competente - como lo ha materializado mediante una norma con rango legal- desplegar por sí misma y sin otra intervención “superior” todas cuantas acciones deban dirigirse a hacer efectivo aquel derecho.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 715

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Capítulos nuevos

Texto que se propone

Se propone la adición de un Capítulo Nuevo., en el Título VI, que queda redactado en los términos siguientes:

Capítulo X.

Sistema integrado de vías de altas prestaciones

Artículo Nuevo. Operabilidad vías de altas prestaciones susceptibles de operación integrada.

La Administración general del Estado y las Comunidades Autónomas que sean titulares, respectivamente, de vías de altas prestaciones que constituyan sistemas viarios susceptibles de operación integrada, establecerán, mediante la normativa adecuada, fórmulas organizativas de operación de los mismos que contemplen su planificación, gestión y financiación de acuerdo con lo previsto en este capítulo.

Artículo Nuevo. Titularidad del servicio

1. En relación con cada sistema viario integrado de altas prestaciones, la Administración del Estado y la Comunidad autónoma interesada dispondrán la creación de un ente con personalidad jurídica propia al que se atribuirá la titularidad del servicio así como la adscripción de las infraestructuras de titularidad de las Administraciones participantes que, formando parte de una unidad funcional, sean identificadas de acuerdo con la definición del artículo 2.3. de esta ley.

2. Se atribuye, asimismo a dicho ente, mediante ley, la capacidad para percibir los ingresos a que se refiere el artículo X, generados de acuerdo con su normativa reguladora y con destino a la financiación del servicio a su cargo.

3. La titularidad del servicio comportará la competencia para la planificación, programación, proyección financiación y construcción, y posterior explotación, conservación, incluida la policía, y ampliación de las infraestructuras del servicio.

Artículo Nuevo. Instrumentos económicos de tarificación

1. A fin de asegurar la sostenibilidad económica de los sistemas integrados de vías de altas prestaciones se establecerán los instrumentos económicos de tarificación adecuados para la obtención de recursos que permitan la recuperación, en todo o parte, de los costes del servicio mediante su aplicación a los usuarios, de forma equitativa y proporcionada a la utilización de las vías y a su disponibilidad efectiva.

2. La obtención de los recursos económicos correspondientes se regirá por los siguientes principios:

- a) Suficiencia económica, de acuerdo con el sistema de cobertura de costos del servicio que sea establecido
- b) Tratamiento integrado de todos los elementos de cada sistema viario
- c) No distinción de los obligados al pago por razón de residencia o matriculación
- d) Optimización económica del uso del conjunto de la red viaria que fomente su utilización idónea por razón de la funcionalidad, capacidad y conectividad que ofrezca
- e) Compatibilidad con otras medidas económicas dirigidas al fomento de la sostenibilidad ambiental de la circulación viaria y al control de la congestión
- f) Interoperabilidad entre los sistemas integrados de las diversas Comunidades Autónomas
- g) Conformidad con los principios y normas de la Unión Europea en matèria de tarificación viaria en el marco del mercado único.

Justificación

Regulación a futuro del modelo de tarificación de las infraestructuras viarias de altas prestaciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 716

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Se propone la adición de un Artículo Nuevo 34 bis. Transformación transporte colectivo urbano de viajeros, que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo Nuevo 34 bis. Transformación transporte colectivo urbano de viajeros.

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 substitución 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 Transportes y Movilidad, de Transición Ecológica o a los que los sustituyan en dichas competencias.
3. El Ministerio de Transportes y Movilidad 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 a que se hace referencia en el apartado 1 del presente artículo.

4. El concesionario deberá solicitar la ayuda a 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 alcanzar los objetivos de emisiones “0” fijados en el Programa.

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 atmósfera. 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 las 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 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: 717

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Se propone la adición de un nuevo Artículo 27 bis, con la siguiente redacción:

Artículo 27 bis. Centros de trabajo de alta ocupación.

Las Administraciones competentes en materia de transportes y movilidad velarán, 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, por la inclusión de medidas que permitan reducir la movilidad laboral en las horas punta y promover el uso de los medios de transporte más sostenibles en cada caso.

Justificación

Mejora técnica, en coherencia con la enmienda anterior.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 718

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Se propone la adición de un Nuevo Artículo 55 bis., que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 55 bis. Actuaciones ferroviarias y viarias integradas en diversas administraciones.

En el procedimiento de planificación y definición de actuaciones ferroviarias y viarias, para el fomento de la movilidad sostenible y la intermodalidad, que integren o afecten a diversas Administraciones por razón de su titularidad de las infraestructuras o de competencias sectoriales sobre la actividad, se establecerán mecanismos de participación y, en su caso, coordinación, adicionales a los trámites administrativos de audiencia y autorización que sean preceptivos.

A tal efecto, el órgano promotor, con carácter previo a la aprobación del plan o proyecto de que se trate, deberá convocar a las Administraciones titulares de las infraestructuras o competencias sectoriales afectadas para su definición y programación de forma acordada.

En todo caso, los informes y autorizaciones correspondientes a dichas titularidad y competencias se emitirán con carácter vinculante y de forma previa al acto de aprobación del correspondiente plan o proyecto.

Justificación

Enmienda relativa a la mejora de la prestación de servicios ferroviarios.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 719

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Se propone la adición de un nuevo Artículo 62 bis con la siguiente redacción:

Artículo 62 bis. Régimen específico para la contribución económica al transporte público en el ámbito de las autoridades territoriales de movilidad

1. En las Comunidades Autónomas que hayan aprobado leyes de financiación del transporte público y cuenten con autoridades territoriales de movilidad y sistemas de gestión tarifaria integrada en áreas determinadas, la Administración General del Estado contribuirá anualmente a la financiación del sistema de servicio público integrado de transporte de viajeros que se preste en aquellas áreas.

2. Serán destinatarias de la aportación del Estado las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano definidas en la letra d) del artículo 2.1 de esta ley.

3. La aportación del Estado completará la financiación del sistema de servicio público integrado de transporte público que comprenda todos o algunos de los servicios a que hacen referencia los apartados 4 y 5 del artículo 56, dentro de las cuantías y siempre que se den las condiciones fijadas en el artículo 61.

4. Las dotaciones económicas a transferir se consignarán en los Presupuestos Generales del Estado y se determinarán con carácter plurianual mediante alguno de los instrumentos siguientes:

a) Establecimiento de contratos - programa con la autoridad territorial respectiva, con carácter

preferente para la Financiación de la movilidad sostenible

b) Convenios específicos para la financiación de inversiones de infraestructura de transporte y material móvil

c) Subvenciones finalistas para contribuir a la sostenibilidad del sistema, calculadas en función de su ámbito territorial de prestación, la población servida y la eficiencia

5. Para aplicación de las determinaciones de este artículo deberán haberse aprobado y estar en vigor instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en la normativa autonómica para el ámbito del sistema.

Justificación

La existencia actual de áreas de gestión integrada de servicios de transporte público de ámbito superior al municipal o metropolitano y la singularidad de su actuación, que se extiende a la integración tarifaria y la intermediación en la recepción y aplicación de aportaciones estatales regulares en virtud de disposiciones presupuestarias “ad hoc”, justifica su inclusión en el sistema de financiación previsto en esta ley mediante una disposición específica.

A dichas áreas de gestión de servicios de transporte público y a las entidades responsables de su prestación parece referirse el apartado 2 del artículo 56 del proyecto, si bien admitiendo expresamente la posibilidad, que “reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías”

La opción preferente por fórmulas estables de financiación mediante contratos programa u otras figuras análogas guarda relación, a su vez, con la previsión general del artículo 60 del proyecto que “las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán (...) para un periodo mínimo de tres años”. En uno y otro caso resulta evidente la necesidad que los sistemas de servicio público puedan establecer sus previsiones relativas a la actividad de prestación, estándares de calidad, disponibilidad de elementos materiales de su mantenimiento y renovación, etc., “de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda” en los términos del artículo 58 a) del proyecto.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 720

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional X. Plan Estatal para la Aceleración de la Infraestructura de Recarga

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en la legislación vigente, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en colaboración con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y las administraciones autonómicas en lo que respecta a sus competencias, aprobarán un plan de aceleración de la infraestructura de recarga, que deberá ser revisado, al menos, cada año sin menoscabo de que la legislación posterior que lo regule establezca otra periodicidad.
2. El plan deberá incluir, al menos:
 - a) La instauración de la declaración responsable, como requisito para proceder a la instalación en todas las fases, para todas las potencias y en todo tipo de suelos, precisando los elementos incluidos en la infraestructura, a efectos de interpretar de forma homogénea cuáles serían susceptibles de ser autorizados por esta vía.
 - b) La introducción del silencio administrativo positivo cuando se superen seis meses sin respuesta a la administración.

- c) La creación de una ventanilla única encargada de la gestión de todos los trámites administrativos establecidos por ley para la puesta en marcha de infraestructura de recarga, incluyendo permisos de obra, permisos de carreteras, permisos medioambientales y pago de tasas.
- d) La creación de un proceso de tramitación exclusivo para empresas de infraestructura energética, como operadores de recarga pública, que contemple una adaptación de los plazos de instalación y puesta en servicio adaptados a la realidad y los tiempos de este tipo de infraestructuras.
- e) La regulación de la comunicación entre distribuidoras y empresas promotoras de infraestructura energética buscando garantizar la mayor transparencia en el proceso de ejecución de las obras. Esta regulación deberá tener en cuenta la obligación de puesta a disposición de información y documentación asociada a la obtención de los permisos preceptivos por la ley. Asimismo, regulará el plazo máximo de las empresas distribuidoras para cumplir con las revisiones y requerimientos que le correspondan por la legislación vigente.
- f) La creación de un mecanismo de reclamación específico ante la administración por incumplimientos en obligaciones de tramitación y de expedientes de extensión que incluya sanciones graduales en función del nivel y el alcance de estos retrasos.
- g) La reducción de las tarifas reguladas 3.0 TDVE y 6.1 TDVE dedicadas a la recarga pública de vehículo eléctrico, en particular el término de energía.
- h) Mecanismos para la flexibilización en la concesión de permisos de obra en vía pública para la infraestructura de recarga energética, en colaboración con las administraciones territoriales con competencias en las materias afectadas, así como el establecimiento de vías rápidas de tramitación específicas para expedientes de infraestructura de recarga.

Justificación

El cumplimiento de los objetivos de descarbonización del transporte va a requerir seguir avanzando tanto en el despliegue de puntos de recarga pública (de acceso público) como de carga vinculada (de uso particular en casa o el trabajo), ya que son elementos imprescindibles para garantizar la viabilidad de la movilidad eléctrica.

Se espera que en los próximos años el ritmo de la electrificación del parque móvil aumente rápidamente (en 2023 creció por encima del 50% cada mes). Para acompañar estas previsiones de electrificación de los vehículos eléctricos se debe garantizar que la infraestructura de recarga pueda crecer al mismo ritmo.

Sin ir más lejos, en los últimos meses hemos asistido a situaciones que se han vitalizado sobre episodios en los que la red de puntos de recarga pública actual no ha sido suficiente para dar un servicio adecuado a la flota de vehículos eléctricos en circulación en días de alta densidad de desplazamientos.

En muchos casos, los obstáculos burocráticos y el retraso en la tramitación de las distintas autorizaciones para la conexión de las infraestructuras son los causantes de que la implantación de esta red se demore y, por tanto, no pueda adaptarse al ritmo de crecimiento de las ventas de vehículos eléctricos.

En concreto, en 2023 el plazo de tramitación se extendió de media entre un año y un año y medio para infraestructura de media tensión, cuando la instalación se realiza en un solo mes una vez se tienen todos los permisos. En algunos casos, la normativa sigue rigiéndose por tiempos adaptados a la construcción y el urbanismo, lo que impide que su ritmo se adecúe a este tipo de instalaciones.

La instauración de las declaraciones responsables mediante el Real Decreto-ley 29/2021, de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, y la Orden TMA/277/2023, de 21 de marzo, por la que se modifica la Orden de 16 de diciembre de 1997 ha supuesto un importante avance a nivel regulatorio.

Sin embargo, la práctica habitual que están encontrando los promotores de estas instalaciones de recarga eléctrica es que las entidades locales hacen una interpretación amplia de sus competencias exigiendo, aun cuando no es preceptivo, la solicitud de licencias de obras para toda la infraestructura o para ciertos elementos del equipamiento sin los cuales no se puede tramitar el resto de la instalación.

Atendiendo a este contexto, proponemos la inclusión de un nuevo artículo en la Sección 1ª "Instrumentos de planificación" del capítulo II "Planificación y gestión de la movilidad" que introduzca la aprobación de un plan nacional que sienta las bases para la aceleración de la infraestructura de recarga.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 721

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva.,, que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional x. Participación y distribución de las aportaciones estatales.

1. Las Comunidades Autónomas que tengan aprobadas leyes de movilidad y cuenten con normativa propia de financiación de los sistemas de transporte público de su territorio participarán, cuando así lo soliciten, en la regulación y distribución de las aportaciones estatales establecidas en el Título IV de esta ley en favor, en cada caso, de las Administraciones locales, consorcios de transporte y Autoridades del transporte metropolitano.

2.Dicha participación se sujetará, en todo caso, a las determinaciones siguientes:

a) La Comunidad autónoma regulará y gestionará, con cargo a la aportación del Estado prevista en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) para cada ejercicio, la atribución de la totalidad de los fondos destinados a las Administraciones de su territorio.

b) El importe a transferir a la Comunidad Autónoma se establecerá en planes plurianuales de duración de cuatro años y en la Ley de Presupuestos de cada ejercicio se proveerá su dotación como parte del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible.

c) Serán susceptibles de financiación los servicios públicos enumerados en el apartado 4 del

artículo 56 de esta ley que operan en el ámbito urbano, de acuerdo con su regulación propia, así como los metropolitanos e interurbanos que formen parte de sistemas integrados de tarificación o con conexiones ordinarias o intermodales entre sus líneas y las urbanas.

d) El procedimiento de otorgamiento y requisitos de los destinatarios se adecuarán a las bases que, con carácter general, establezca el Estado, sin perjuicio de la regulación adicional que requieran las circunstancias particulares de cada ámbito territorial, que podrá incluir, de forma justificada y no discriminatoria, variaciones en relación con la determinación de los costes operativos de los distintos servicios y con la condición de beneficiario y requisitos que deban cumplirse.

e) Las aportaciones se tramitarán y otorgarán de acuerdo con el procedimiento ordinario contenido en la ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones, sin perjuicio de las especificidades propias de la legislación de cada Comunidad Autónoma.

Justificación

Previsión de participación de la Generalitat de Catalunya en la distribución de los recursos del Fondo Estatal de acuerdo con la doctrina constitucional. Por ende, resulta del todo justificado proponer que las previsiones de la ley se completen para incorporar en el esquema general de financiación del transporte público, y en aplicación del principio dispositivo, la participación de las Comunidades Autónomas que tengan aprobadas leyes de movilidad y cuenten con una normativa propia de financiación de los sistemas de transporte público de su territorio.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 722

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional x. Participación y distribución de las aportaciones estatales.

1. Los servicios ferroviarios de cercanías y regionales transferidos a las Comunidades Autónomas en virtud de sus títulos competenciales sobre transporte público se financiarán con cargo a las transferencias del Estado en favor de las mismas por los conceptos e importes que sean determinados en los correspondientes acuerdos de traspaso.

2. Las dotaciones económicas a transferir se consignarán en los presupuestos generales del Estado y se determinarán con carácter plurianual mediante alguno o algunos de los instrumentos siguientes.

a) Con carácter preferente, mediante el establecimiento de acuerdos marco de financiación con la Comunidad Autónoma.

b) Convenios específicos complementarios para la financiación de inversiones determinadas.

c) Subvenciones finalistas para contribuir a la sostenibilidad de la prestación del servicio atendiendo a los estándares de calidad que sean determinados.

Justificación

En cuanto a la financiación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales con ocasión de su traspaso, y en particular por lo que se refiere al proceso iniciado en este sentido en Catalunya, sin perjuicio de lo que resulte en el marco de la actual negociación del traspaso, parece indiscutible que, como mínimo, debería disponerse de un régimen legal ad hoc que dote de seguridad a la cobertura de los costes del servicio que gestiona la Generalitat con cargo a los PGE. Es decir, que estos servicios ferroviarios traspasados a la Generalidad se financien con cargo a transferencias del Estado por los importes que se determinen en los acuerdos de traspaso.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 723

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se proponela adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición Adicional Nueva.

La aplicación de las disposiciones del capítulo X del Título VI relativas a la configuración de sistemas viarios integrados de altas prestaciones, su operación y financiación, tendrá lugar, en cada caso, a petición de las Comunidades autónomas interesadas, recibida la cual la Administración del Estado deberá iniciar de oficio las actuaciones administrativas y, en su caso, legislativas necesarias, sin perjuicio de lo dispuesto en la ley prevista en la disposición adicional X. Una y otra Administraciones promoverán y llevarán a cabo las acciones de colaboración que se requieran para la efectiva implantación y funcionamiento del sistema en todos sus aspectos.

Justificación

En consonancia con la enmienda por la cual se propone la creación de un Capítulo Nuevo X. en el Título VI. Regulación a futuro del modelo de tarificación de las infraestructuras viarias de altas prestaciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 724

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva.,, que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición Adicional Nueva. Gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará a las Cortes generales para su tramitación un proyecto de ley que regule, en el marco de Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias, aquellos aspectos de la implantación y aplicación de mecanismos de tarificación por el uso y disponibilidad de las vías de altas prestaciones que, por su contenido, deban tener carácter básico o constituyan transposición del derecho de la Unión Europea en materias de competencia estatal.
2. Dicho proyecto de ley deberá prever, a solicitud de cada Comunidad autónoma, la adscripción a la misma del ente gestor que se constituya en cada caso, sin perjuicio de las facultades reservadas al Estado en relación con las infraestructuras de su titularidad, así como facultar a las Comunidades autónomas para regular la implantación y aplicación de mecanismos de tarificación para la generación de ingresos propios del sistema viario integrado de su territorio respectivo, de acuerdo con lo previsto en los artículos XX, XX y XX de esta ley.

Justificación

En consonancia con la enmienda por la cual se propone la creación de un Capítulo Nuevo X. en el Título VI. Regulación a futuro del modelo de tarificación de las infraestructuras viarias de altas prestaciones.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 725

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de nueva disposición adicional, que queda redactada como sigue:

Disposición adicional nueva. Planificación de los concursos de capacidad de acceso en determinados nudos de la red de transporte para integración de renovables.

Al objeto de favorecer la previsibilidad del desarrollo de las tecnologías renovables, en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, mediante orden ministerial y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se establecerá un calendario previsto para los concursos de acceso y conexión regulados en el artículo 18 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, que comprenderá un periodo mínimo de cinco años y que incluirá plazos indicativos, la frecuencia de las convocatorias de los concursos, y los nudos correspondientes, en su caso. Dicho calendario se actualizará, al menos, anualmente y estará orientado a la consecución de los objetivos de producción renovable establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.

Justificación

Actualmente, hay más de 300 nudos de la red de transporte reservados para concurso, que suman una capacidad de más de 118 GW. Algunos llevan más de dos años y medio bloqueados. Esta situación tan prolongada está teniendo graves consecuencias: Por un lado, ha generado

especulación, con acaparamiento de terrenos cercanos a los nudos de concurso y el consiguiente incremento artificial de precios. Del mismo modo también hay promotores que abandonan el predesarrollo de proyectos ante la imposibilidad de saber cuándo se celebrarán los concursos.

Lo que propone la enmienda es que haya una clarificación de los nudos previstos en las diferentes convocatorias y un calendario para la celebración de los concursos.

Publicar un listado de aquellos nudos en los que se prevé la celebración de los próximos concursos y un calendario detallado, ayudaría a evitar la especulación y el bloqueo de emplazamientos y mejoraría la transparencia del proceso, facilitando el desarrollo de las estrategias de descarbonización y permitiendo, además, que los agentes interesados puedan prepararse adecuadamente para participar en tales concursos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 726

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición Adicional Nueva. Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte

El Gobierno elaborará, en el plazo máximo de 2 años tras la aprobación de esta Ley, una Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte para establecer los indicadores y metodologías para la prevención, atención y evaluación de las situaciones de vulnerabilidad en el transporte y la movilidad en hogares o personas individuales, con especial foco en las situaciones de pobreza.

Justificación

Reconocer la dificultad de parte de la ciudadanía para desplazarse o acceder a los servicios de transporte.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 727

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una nueva disposición adicional X, quedando redactado en los siguientes términos:

Disposición adicional X. Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera.

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento y una modernización de la Red de Carreteras del Estado, adaptándola a la electromovilidad y fomentando la digitalización.

El mecanismo de financiación procurará basarse en un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, que tenga en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial, y sostenibilidad ambiental, incluyendo de forma prioritaria descuentos a los vehículos eléctricos cero emisiones.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 728

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una nueva disposición adicional X, quedando redactado en los siguientes términos:

Disposición adicional X. Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos.

El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos de su entorno, con especial atención a los horarios nocturnos que faciliten la sustitución de los desplazamientos en avión entre ciudades europeas.

Justificación

Mejora técnica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 729

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., en los términos siguientes:

Disposición adicional x. Supresión del impuesto sobre el valor de la producción eléctrica

Se suprime el impuesto sobre el valor de la producción eléctrica establecido en el Título I de la Ley 15/2012 de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética.

Justificación

El LIBRO BLANCO SOBRE LA REFORMA TRIBUTARIA (2022) elaborado por el Comité de personas expertas para elaborar el Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria para el Ministerio de Hacienda y Función Pública, recomienda la supresión de esta figura fiscal - algo que ya hizo la Comisión de Expertos para la Reforma del Sistema Tributario Español en 2014, el "Informe Lagares" por no responder a ningún criterio medioambiental - en base a los siguientes argumentos (págs. 236-241):

"Este impuesto, aunque en ocasiones calificado como medioambiental, se creó con la finalidad de reducir el déficit de tarifa del sector eléctrico tal y como aclaró la Ley de PGE de 2013 (Ley 17/2012 de 27 de diciembre) y no produce más beneficios medioambientales que los originados por sus efectos positivos sobre la eficiencia y ahorro energéticos que, en todo caso, pueden ser obtenidos por los tributos cuya fundamentación especialmente se dirige a ese efecto (IEE). De hecho, la

configuración del IVPEE no diferencia según los efectos medioambientales de las distintas tecnologías de generación eléctrica y perjudica doblemente la transición ecológica al dificultar la electrificación, puesto que eleva los precios relativos de la electricidad, y al no promover el cambio tecnológico dentro de la generación eléctrica.”

Para la evaluación del impacto de esta medida en 2019, último año pre-pandemia disponible, se utilizan datos de consumo de electricidad de la CNMC (2020a), que se reparten entre consumo residencial y consumo no residencial utilizando información de IDAE (2021), así como datos de precio residencial y no residencial de Eurostat (2021b) y datos del factor de emisión de CO2 del sistema eléctrico de REE (2021). A partir de los datos de consumos y precios se calcula la recaudación inicial generada por el IVPEE, el IEE y el IVA. Dentro del consumo no residencial, se distinguen los sectores electrointensivos que se benefician de una reducción del 85% sobre la base imponible del IEE. Para analizar el impacto de la reforma sobre el consumo se utiliza la elasticidad precio de la electricidad estimada para España en Labandeira et al. (2016), calculando la recaudación final con los nuevos precios, consumos e impuestos derivados de la propuesta.

Los impactos distributivos de P1 sobre los hogares, clasificados en decilas de renta equivalente, se calculan con datos de la EPF y reportan la variación porcentual de los niveles de renta.”

Fuente: Libro Blanco sobre le Reforma Tributaria

Como se puede observar en la tabla, la propuesta tendría un efecto positivo sobre el precio de la electricidad tanto para los consumidores residenciales como los industriales, un impacto distributivo más positivo sobre las rentas bajas, un ligero aumento de las emisiones de CO2 (que se contrarrestarían mediante futuras inversiones en instalaciones renovables), y generaría una reducción aproximada en los ingresos del sistema eléctrico de alrededor de 1.200 M €.

Esta reducción podría ser compensada de dos formas:

- Mediante la utilización de los superávits del sistema eléctrico de 2022 (6.190 millones de euros según la liquidación definitiva de 2022 de la CNMC) y de 2023 (en la liquidación 11/2023 el superávit es de 3.144 M € según la CNMC)
- Con la puesta en marcha del Fondo Nacional para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE), que no pudo ser aprobado en la anterior legislatura.

La creación del Fondo Nacional para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE) pretendía precisamente trasladar los costes fijos del régimen retributivo específico de más de 60.000 instalaciones de renovables, cogeneración y residuos (RECORE), asociados a sistemas previos de promoción de energías renovables, a todos los operadores de los sectores energéticos para así eliminar la necesidad del IVPEE creando una nueva forma de financiación de los costes de los cargos del sistema eléctrico que redujera la presión fiscal sobre la electricidad. Tal como se establecía en preámbulo del Proyecto de Ley por la que se crea el Fondo Nacional para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE):

“Para ello, mediante esta ley se articula un nuevo sistema de reparto de los costes regulados asociados a la financiación del RECORE, dando las señales adecuadas para la electrificación y sostenibilidad del sistema eléctrico. Lo anterior se lleva a cabo mediante la constitución del Fondo Nacional para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE), que se crea con el objeto de financiar las políticas de fomento de las renovables, la cogeneración de alta eficiencia y la valorización energética de los residuos, previstas en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico. Este nuevo mecanismo parte de la consideración de los objetivos de descarbonización como objetivos de interés europeo y nacional, la necesidad y conveniencia de evitar distorsiones que puedan dificultar la consecución de dichos objetivos, así como evitar los efectos desfavorables que se producirían sobre la economía y los hogares con una subida de la parte regulada de la factura eléctrica en caso de mantenerse el sistema vigente hasta el momento.”

Mientras no se apruebe el FNSSE se pueden utilizar los superávits del sistema eléctrico antes descritos para sufragar la parte de los cargos del sistema que anteriormente se cubrían con los ingresos del IVPEE.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 730

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de nueva disposición adicional, que queda redactada como sigue:

Disposición adicional nueva. Equidad de los cánones ferroviarios

Encargar al Gobierno la modificación de cuantas normas sean precisas para que los trenes de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos y pruebas abonen los mismos cánones por utilización de líneas, instalaciones y servicios ferroviarios, cuando utilicen la RFIG, sin depender del tipo de línea o de si ésta pertenece a la red convencional o a la Alta Velocidad.

Asimismo, el Gobierno establecerá los mecanismos compensatorios que correspondan a ADIF Alta Velocidad para mantener la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red.

Justificación

Actualmente, un mismo tren de mercancías abona cánones diferentes si circula por la red convencional o por la red de alta velocidad, sin que haya una prestación de servicio objetiva diferencial.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 731

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Transitoria Nueva., que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición transitoria X. Aportaciones del Estado a las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano.

Mientras no se dé cumplimiento a la previsión de las aportaciones del Estado a las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano regulados en el artículo 62 bis, los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio mantendrán la transferencia a dichas autoridades en la misma cuantía aprobada para el año 2023, debidamente actualizada, la cual se abonará mensualmente por doceavas partes. Dicha dotación se incrementará en las cuantías adicionales que hayan sido aportadas desde el ejercicio 2020 a fin de mantener el equilibrio económico de los servicios mientras duren las circunstancias que motivaron su aprobación.

Justificación

La enmienda pretende dar cobertura temporal a los casos actuales de entidades que tienen a su cargo, en ámbitos de competencia supramunicipales o regionales, diversos aspectos de la gestión integrada de servicios de transporte público, incluida la integración tarifaria y la intermediación en la recepción y aplicación de aportaciones regulares del Estado y del resto de administraciones en virtud de disposiciones presupuestarias “ad hoc”, amparando, con ello, el mantenimiento de la

situación actual hasta su incorporación al sistema específico configurado en el artículo 62 bis que se incorpora, mediante una enmienda de adición, al proyecto de ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 732

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Adición de una disposición adicional X. Reconocimiento de los conductores profesionales del transporte como colectivo de riesgo para la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación. Redactado de la siguiente forma:

Disposición adicional X. Reconocimiento de los conductores profesionales del transporte como colectivo de riesgo para la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación

En orden a garantizar unas condiciones laborales dignas de los conductores profesionales del transporte, incluido los que se desempeñen en el sector del taxi como servicio de interés público, la reducción de los altos índices de siniestralidad y mortalidad que parece el sector y con el fin del establecimiento de servicios de movilidad seguros y de calidad para los ciudadanos, se reconoce la condición de tal colectivo profesional como de riesgo, en atención a la naturaleza de peligrosidad de su actividad, con el objetivo de que sean considerados e incluidos en la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación, contemplados en el marco regulador del Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

Justificación

El Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el

procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social contempla el establecimiento de coeficientes reductores o, en su caso, la anticipación de la edad para acceder a la jubilación anticipada de las actividades “[...] cuyo ejercicio implique el sometimiento a un excepcional índice de penosidad, peligrosidad, insalubridad o toxicidad y en las que se hayan comprobado unos elevados índices de morbilidad o mortalidad o la incidencia de enfermedades profesionales [...]”, así como para aquellas las actividades laborales “[...] cuya realización en función de los requerimientos físicos o psíquicos exigidos para su desempeño, resulten de excepcional penosidad y experimenten un incremento notable del índice de siniestralidad a partir de una determinada edad, conformado por el índice de accidentes de trabajo y/o el índice de enfermedades profesionales [...]”.

Es indispensable tener en cuenta que la naturaleza de la actividad de los conductores profesionales del taxi posee un factor intrínseco de penosidad, debido a las largas jornadas que pasan frente al volante. Así mismo, no se puede olvidar que existe una correlación entre edad y peligrosidad de la actividad dentro del sector de los conductores profesionales. Siendo la edad promedio de jubilación de los conductores profesionales del taxi de 65 años, es indispensable garantizar condiciones laborales dignas con el fin de limitar cualquier tipo de riesgo de siniestralidad y asegurar la calidad y seguridad del servicio de transporte de viajeros.

Justamente, por la naturaleza de la actividad laboral que prestan los conductores profesionales de transporte, concurren las circunstancias exigidas legalmente en el Real Decreto 1698/2011 para rebajar la edad ordinaria de jubilación.

Por estos motivos, es sustancial que en el marco de la Ley de Movilidad Sostenible se introduzca el reconocimiento de los conductores profesionales del transporte como un colectivo de riesgo debido a la naturaleza de peligrosidad de su actividad, tal y como lo reconoce la Organización Internacional del Trabajo, con el objetivo de que sean considerados e incluidos en la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación, contemplados en el marco regulador del Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 733

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva. Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

El punto 2.^a del apartado Tres del artículo 95 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, queda redactado como sigue:

Tres. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, las cuotas soportadas por la adquisición, importación, arrendamiento o cesión de uso por otro título de los bienes de inversión que se empleen en todo o en parte en el desarrollo de la actividad empresarial o profesional podrán deducirse de acuerdo con las siguientes reglas:

1.^a (...)

2.^a Cuando se trate de vehículos automóviles de turismo y sus remolques, ciclomotores y motocicletas, se presumirán afectados al desarrollo de la actividad empresarial o profesional en la proporción del 50 por ciento, salvo que se trate de los vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, según definición del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

A estos efectos, se considerarán automóviles de turismo, remolques, ciclomotores y motocicletas los definidos como tales en el anexo del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad

Vial, así como los definidos como vehículos mixtos en dicho anexo y, en todo caso, los denominados vehículos todo terreno o tipo “jeep”.

No obstante lo dispuesto en esta regla 2.^a, los vehículos que se relacionan a continuación se presumirán afectados al desarrollo de la actividad empresarial o profesional en la proporción del 100%:

- a. Los vehículos mixtos utilizados en el transporte de mercancías.
- b. Los utilizados en la prestación de servicios de transporte de pasajeros mediante contraprestación.
- c. Los utilizados en la prestación de servicios de enseñanza de conductores o pilotos mediante contraprestación.
- d. Los utilizados por sus fabricantes en la realización de pruebas, ensayos, demostraciones o en la promoción de ventas.
- e. Los utilizados en los desplazamientos profesionales de los representantes o agentes comerciales.
- f. Los utilizados en servicios de vigilancia.
- g. Los vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, según definición del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Justificación

Con arreglo a la normativa actual del IVA, el tipo de gravamen del IVA sigue siendo el general del 21%, el cual no puede reducirse siquiera para vehículos menos contaminantes por falta de habilitación de la Directiva del IVA.

Teniendo en cuenta esto y dado que a corto plazo no es posible introducir un tipo reducido, resulta preciso que las próximas reformas a abordar respecto del impuesto tengan en cuenta las prácticas de derecho comparado en lo que se refiere a la deducibilidad de las cuotas de IVA soportadas por los adquirentes, para superar las limitaciones existentes en la Ley 37/1992, que sólo considera que éstas serán deducibles en la medida en que los medios de transporte se encuentren afectos directa y exclusivamente a la actividad económica, estableciendo una presunción iuris tantum - que admite prueba en contrario - de que, cuando se trate de vehículos tipo turismo, éstos se entienden afectos en un 50%, no permitiendo, salvo prueba de un nivel de afectación superior, la deducción de aquellos importes que excedan de esta cantidad, ya se refieran a la propia adquisición del vehículo de turismo o a sus remolques, accesorios, reparaciones o mantenimiento, o cualesquiera consumos relacionados con los mismos. Esta presunción no opera cuando se trata de vehículos comerciales.

En este sentido, Portugal, tras su reforma ambiental de 2015, sí admite la deducibilidad del 100% por la adquisición de vehículos eléctricos (turismos) cuyo coste de adquisición sea inferior a 62.500 euros, IVA incluido, vehículos híbridos enchufables cuyo coste de adquisición sea inferior a 50.000

euros, IVA incluido, o vehículos accionados por GLP o GNC en, al menos, el 50% y cuyo coste de adquisición sea inferior a 37.500 euros, IVA incluido.

De forma similar al modelo portugués, sería asimismo conveniente modificar la normativa del IVA para incluir la posibilidad de deducción total de las cuotas de IVA soportado en la adquisición de vehículos electrificados (PHEV y BEV), tanto turismos como comerciales, con objeto de impulsar la mayor presencia de estos vehículos en las flotas de empresas y autónomos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 734

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una disposición final nueva, que queda redactada en los siguientes términos:

Diposición final nueva. Modificación de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.

Se añade un nuevo artículo 38 quater en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, que queda redactado como sigue:

Artículo 38 quater. Deducción por inversión en vehículos eléctricos o híbridos enchufables y en infraestructuras de recarga.

1. Los contribuyentes podrán deducir el 15 por ciento de las inversiones realizadas en un vehículo eléctrico nuevo y con el límite de 4.000 euros, en cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) Cuando la inversión se realice desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2027. En este caso, la deducción se practicará en

el periodo impositivo en el que el vehículo sea matriculado.

b) Cuando se abone al vendedor, desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2027, una cantidad a cuenta para la futura inversión en el vehículo que represente, al menos, el 25 por ciento del valor de adquisición del mismo. En este caso, la deducción se practicará en el periodo impositivo en el que se abone tal cantidad, debiendo abonarse el resto antes de que finalice el segundo período impositivo inmediato posterior a aquel en que se produjo el pago de tal cantidad.

A los efectos de este artículo, se entenderá por inversiones en vehículos eléctricos tanto la adquisición como el arrendamiento financiero o el alquiler a largo plazo. Se entenderá por vehículos eléctricos nuevos, aquellos que sean objeto de primera matriculación en España.

La base máxima de la deducción estará constituida por el valor de mercado en el momento de realizar la inversión, antes del IVA o IGIC, debiendo descontar aquellas cuantías que, en su caso, hubieran sido subvencionadas o fueran a serlo a través de un programa de ayudas públicas, así como aquellas cuantías que resulten a devolver en el impuesto de matriculación.

El contribuyente podrá aplicar la deducción prevista en este apartado por una única compra de alguno de los vehículos referidos en el apartado 2, debiendo optar en relación a la misma por la aplicación de lo dispuesto en la letra a) o b) anterior, salvo pérdida del vehículo por robo o siniestro total. En este caso, si el sujeto pasivo ha percibido indemnización de seguro, la base de la deducción se minorará en el importe de aquella.

El Importe de la deducción se prorrateará, en su caso, entre los distintos adquirentes o arrendatarios del vehículo.

2. Solamente darán derecho a la práctica de esta deducción los vehículos que cumplan los siguientes requisitos:

1º Los vehículos deberán pertenecer a alguna de las categorías siguientes: M1, M2 o M3 en el caso de transporte de personas o N1, N2 o N3 en el caso de transporte de mercancías.

2º Los vehículos deberán cumplir con alguno de los siguientes requisitos:

a) Ser vehículos eléctricos puros (BEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, total o parcialmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica.

b) Ser vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo y que incorporan motor de combustión interna de gasolina o gasóleo para la recarga de las mismas.

c) Ser vehículos híbridos enchufables (PHEV), propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina o gasóleo y eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica. El motor eléctrico deberá estar alimentado con baterías cargadas desde una fuente de energía externa.

d) Ser vehículo eléctrico de células de combustible (FCV): Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.

e) Ser vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV): Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.

3º Deberán estar matriculados por primera vez en España a nombre del contribuyente antes del 31 de diciembre de 2027, en el caso de la letra a) del apartado 1 anterior, o antes de que finalice el segundo periodo impositivo inmediato posterior a aquel en el que se produjo el pago de la cantidad a cuenta, en el caso de la letra b) del apartado 1 anterior.

3. Los contribuyentes podrán deducir el 15 por ciento de las cantidades satisfechas desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2027, para la instalación durante dicho periodo en un inmueble de su propiedad de sistemas de recarga de baterías para vehículos eléctricos no afectas a una actividad económica.

El porcentaje de deducción establecido podrá incrementarse en los siguientes supuestos:

1º Si la potencia del punto de recarga es superior a 3,6 kW e igual o inferior a 7,4 kW, en cuyo caso el porcentaje de deducción se incrementará en 2 puntos.

2º Si la potencia del punto de recarga es superior a 7,4 kW e igual o inferior a 11 kW, en cuyo caso el porcentaje de deducción se incrementará en 5 puntos.

3º Si la potencia del punto de recarga es superior a 11 kW e igual o inferior a 22 kW, en cuyo caso el porcentaje de deducción se incrementará en 7 puntos.

4º Si la potencia del punto de recarga es superior a 22 kW e igual o inferior a 45 kW, en cuyo caso el

porcentaje de deducción se incrementará en 10 puntos.

5º Si la potencia del punto de recarga es superior a 45 kW el porcentaje de deducción se incrementará en 15 puntos.

La base máxima anual de esta deducción será de 10.000, 20.000, 30.000, 40.000 y 50.000 euros anuales para los sistemas de recarga recogidos en los epígrafes 1º a 5º del párrafo anterior, respectivamente. En cualquier caso, la base máxima anual de la deducción estará constituida por las cantidades satisfechas, mediante tarjeta de crédito o débito, transferencia bancaria, cheque nominativo o ingreso en cuentas en entidades de crédito, a las personas o entidades que realicen la instalación, debiendo descontar aquellas cantidades que, en su caso, hubieran sido subvencionadas a través de un programa de ayudas públicas. En ningún caso, darán derecho a practicar deducción las cantidades satisfechas mediante entregas de dinero de curso legal.

A estos efectos, se considerarán como cantidades satisfechas para la instalación de los sistemas de recarga las necesarias para llevarla a cabo, tales como, la inversión en equipos y materiales, gastos de instalación de los mismos y las obras necesarias para su desarrollo.

La deducción se practicará en el período impositivo en el que finalice la instalación, que no podrá ser superior a 2027. Cuando la instalación finalice en un período impositivo posterior a aquél en el que se abonaron las cantidades por tal instalación, la deducción se practicará en este último tomando en consideración las cantidades satisfechas desde la entrada en vigor del Real Decreto - ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de dicho período impositivo.

Para la aplicación de esta deducción deberá contarse con las autorizaciones y permisos establecidos en la legislación vigente.

Justificación

Se propone introducir una deducción para la adquisición de vehículos eléctricos y la inversión en infraestructuras de recarga en términos similares a la deducción propuesta en IRPF. Dado el ámbito de aplicación relativo a empresas y el objetivo de renovación de flotas, en este caso se incluye, además de los turismos y comerciales, los vehículos industriales y autobuses.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 735

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

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
L	Monóxido de carbono	CO/CO ₂ (mol/mol)	1	25
	Hidrocarburos inquemados	HC/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	210	4
	Monóxido de nitrógeno	NO/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	190	1
	Dióxido de nitrógeno	NO ₂ /CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	375	3
	Material particulado	Opacidad (%)	7%	0,25

M1	Monóxido de carbono	CO/CO ₂ (mol/mol)	0,1	11,9
	Hidrocarburos inquemados	HC/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	19	0,8
	Monóxido de nitrógeno	NO/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	118	1,8
	Dióxido de nitrógeno	NO ₂ /CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	86	1,8
	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. Este Real Decreto contempla, en su anexo I, a “las mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada” como un medio adicional al sistema de clasificación ambiental para para caracterizar el parque circulante.

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 (alrededor del 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 14 años y es de las más altas de Europa (cuya media es de 12 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: 736

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional X. Mapa estatal de capacidad de la red eléctrica.

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, las entidades encargadas de la actividad de distribución eléctrica deberán poner a disposición del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico la información relativa a las características y capacidades de la red eléctrica en las ubicaciones habilitadas para instalar puntos de recarga eléctrica en los términos que se establezcan mediante Orden ministerial posterior.
2. La Orden determinará la información a remitir, el órgano administrativo encargado de la recepción, la frecuencia de actualización de la información remitida y el régimen de incumplimiento, así como el formato en el que deberá remitirse esta información, garantizando al menos que esta es accesible y se encuentra disponible en formato digital.
1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico publicará un mapa nacional de capacidad de la red eléctrica que incluirá, al menos, la ubicación del tendido de las líneas y sus datos técnicos, la ubicación de los centros de transformación y sus datos técnicos, así como las zonas con mayor potencia y capacidad disponible para instalar puntos de recarga eléctrica.

Justificación

El interés general de todas las empresas dedicadas a la construcción de infraestructura energética en zonas urbanas y rurales es el de hacerlo del modo más ágil y eficiente posible.

En ocasiones, los obstáculos que estas se encuentran no tienen únicamente un carácter administrativo, sino también un carácter técnico. No es posible conocer sin realizar un estudio o exploración previa las características y condiciones de la red eléctrica en las ubicaciones donde se plantean instalar puntos de recarga pública.

Esto implica que haya casos en los que, tras estos trabajos previos, se encuentra que la capacidad de la red es insuficiente para la finalidad prevista. O, al contrario, que existan zonas con amplia capacidad que no está siendo aprovechada. De esta forma, la construcción de la infraestructura pierde tanto agilidad como eficiencia.

Para ello, sería de gran ayuda disponer de información sobre la ubicación del tendido de las líneas y sus datos técnicos, los centros de transformación y sus datos técnicos, que permitirán conocer de antemano la viabilidad de proyectos de infraestructura en ubicaciones concretas.

A su vez, es relevante que esta información esté disponible de forma digital, en un formato adaptado a las herramientas más comunes en el mercado y se actualice con una periodicidad suficiente.

Por esta razón, se propone para su consideración la inclusión de un nuevo artículo en la Sección 4ª "Información y gestión ambiental y de la energía en los servicios de transporte" del capítulo II "Planificación y gestión de la movilidad" que establezca un mecanismo de puesta a disposición de esta información.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 737

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional X. Sobre el impulso de la movilidad eléctrica en los nodos de transporte.

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos urbanos se desarrollarán medidas para fomentar el uso de medios de movilidad de bajas emisiones en los principales nodos de transporte.
2. El Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible publicará en el plazo de 6 meses desde la aprobación de esta ley, mediante Orden Ministerial, la relación de aeropuertos, terminales de ferrocarril y terminales de transporte colectivo que son considerados nodos de transporte en base a su volumen de viajeros y desplazamientos. Se podrán incluir en esta relación los nodos logísticos de importancia estratégica y de interés autonómico así considerados en los términos establecidos por esta ley.
3. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte en estos nodos, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en los desplazamientos que se realicen desde ellos, se podrán establecer objetivos y facilitar inversiones orientadas a garantizar la disponibilidad de soluciones de movilidad cero emisiones e infraestructura para la recarga de vehículos sin emisiones en estos nodos.
4. Estas medidas podrán incluir, además del establecimiento de objetivos y el desarrollo de inversiones, la concesión de suelo para la implantación de servicios de movilidad compartida

cero emisiones o para la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

5. Las administraciones y entidades de titularidad con competencias sobre los nodos de transporte identificados deberán remitir al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de actuaciones y la evaluación de las medidas desplegadas. El informe tendrá carácter bianual.

Justificación

La Sección 3ª del Capítulo II del proyecto de ley introduce una serie de medidas complementarias relativas a infraestructuras y equipamientos para la sostenibilidad del sistema de transportes, regulando la movilidad sostenible en aeropuertos, puertos o terminales de transporte.

Sería positivo incluir también en este punto medidas destinadas a garantizar la movilidad sostenible en aquellos lugares, como grandes terminales de transporte público o grandes terminales en aeropuerto, que son nodos intermodales y concentran una parte relevante de los desplazamientos en ciertos ámbitos urbanos.

Es importante estimular que el desplazamiento que se produce entre estos nodos de transporte y el lugar de destino dentro del entorno urbano tenga el menor impacto climático posible. Esto, junto a las medidas que ya despliegue el proyecto de ley para la reducción de emisiones en ferrocarriles, aviación y transporte marítimo, contribuiría a que la mayor parte del recorrido sea de bajas emisiones.

Por ello, creemos que se deben desarrollar medidas para implementar puntos de recarga eléctrica, especialmente de alta capacidad, para fomentar que los vehículos, taxis y VTC (quienes concentran este tipo de desplazamientos) que operan en estos nodos logísticos son modelos cero emisiones.

Se propone, para su toma en consideración, un nuevo artículo en la Sección 3ª "Medidas complementarias relativas a infraestructuras y equipamientos para la sostenibilidad del sistema de transportes.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 738

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición final X. Modificación del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El apartado 2 del artículo 8 queda redactado en los siguientes términos:

2. Las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten a las empresas operadoras de servicios de recarga, en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia, la tramitación y ubicación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, de acceso público dentro y fuera de las Zonas de Bajas Emisiones, de modo que se establezca una red mínima de recarga acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos. Para tal fin, las entidades locales incluirán, en la normativa municipal que desarrolle la Zona de Bajas Emisiones, objetivos anuales mínimos de implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en el interior y exterior de la Zona de Bajas Emisiones.

Justificación

La implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (en adelante ZBE) no está siendo inmediata. Según los datos públicos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a fecha de 1 de enero de 2024, solamente 21 de los 151 municipios obligados han implantado su ZBE.

La mayor parte de los ayuntamientos continúa trabajando en el diseño de su ZBE, y buscando un modelo que tenga un impacto positivo en el clima mientras se garantiza que los desplazamientos de los ciudadanos continúen siendo cómodos y ágiles.

En ese sentido, garantizar que la movilidad por vehículo particular, de la que aún muchos ciudadanos dependen, sea eficiente y se ajuste a los requisitos de las ZBE es fundamental para evitar que la medida restrinja la libertad de movimiento de los ciudadanos y termine enfrentándose a la oposición social.

El envejecimiento del parque móvil (la edad media de los vehículos en España es superior a los 14 años) y el hecho de que más del 60% de los vehículos tengan aún categoría “B” o inferior son barreras que actualmente los municipios se están encontrando.

Uno de los elementos indispensables para estimular que los ciudadanos opten por tecnologías sin emisiones es que existe una red de infraestructura de recarga en el ámbito urbano suficiente para que puedan realizar sus desplazamientos por la Zona de Bajas Emisiones sin incidencias.

El ‘Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones’ señala que las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten a las empresas operadoras de servicios de recarga [...] de modo que se establezca una red mínima de recarga acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos”.

Sin embargo, no establece un objetivo mínimo de instalación de puntos de recarga a cumplir por parte de las administraciones locales, por lo que no existen garantías de que estas puedan instalar al ritmo al que crece el parque de vehículos eléctricos.

Dado los plazos de tramitación actuales de los puntos de carga, convendría que esta planificación se hiciese de forma proactiva (mediante objetivos específicos) en lugar de reactiva, en el caso en que se detecte que la red de carga comienza a ser insuficiente.

Por ello, proponemos la inclusión de una disposición final que modifique el ‘Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones’ para introducir unos objetivos mínimos de puntos de carga en cada municipio que deba desarrollar su ZBE.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 739

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final X. Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

El artículo 3 del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica queda modificado en los siguientes términos:

g) Instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a las mismas: Instalación de producción o generación destinada a generar energía eléctrica para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de las modalidades de autoconsumo en las que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

i. Estén conectadas a la red interior de los consumidores asociados o estén unidas a

éstos a través de líneas directas.

ii. Estén conectadas a cualquiera de las redes de baja tensión derivada del mismo centro de transformación.

iii. Se encuentren conectados a una distancia inferior a 500 metros de los consumidores asociados. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección

ortogonal en planta.

También tendrá la consideración de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red, aquella planta de generación que empleando exclusivamente tecnología fotovoltaica ubicada en su totalidad en la cubierta de una o varias edificaciones en suelo industrial o en estructuras artificiales existentes o futuras cuyo objetivo principal no sea la generación de electricidad, esta se conecte al consumidor o consumidores a través de las líneas de transporte o distribución y siempre que estas se encuentren a una distancia inferior a 2.000 metros de los consumidores asociados. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

También tendrá la consideración de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red, aquella planta de generación que empleando exclusivamente tecnología fotovoltaica suministre, total o parcialmente, a una o varias instalaciones para la recarga de vehículos eléctricos a través de las líneas de transporte o distribución y siempre que estas se encuentren a una distancia inferior a 10.000 metros de los consumidores asociados, independientemente de que la instalación se ubique en la cubierta de una o varias edificaciones en suelo industrial, en estructuras artificiales existentes o esté conectada a la red interior de los consumidores asociados. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

Justificación

El potencial renovable de España no solo le permite aumentar su ritmo de electrificación y desarrollo de proyectos renovables, sino que también hace posible aprovechar las sinergias que se generan entre las diferentes tecnologías y avances disponibles.

Un caso claro de esto es la sinergia entre las instalaciones de autoconsumo y la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. La energía barata que generan las primeras hace posible ofrecer precios muy asequibles para todos los ciudadanos que hagan uso de los puntos de recarga asociados a ella. Así, se aumenta la participación de las energías renovables en el transporte y se garantiza que el precio que pagan los ciudadanos es el más bajo posible.

Algunos operadores de infraestructura de recarga ya han implantado proyectos en los que asocian estas dos tecnologías y comprobado el impacto positivo que tiene tanto para los ciudadanos que ya tienen un vehículo eléctrico como para los que no, que se ven incentivados a adquirirlo por los bajos precios de la recarga pública.

No obstante, en el 'Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica' aún existen algunas barreras regulatorias que frenan la adopción de estas soluciones combinadas.

En concreto, la reducida distancia máxima entre la planta y los consumidores para que la instalación

sea considerada autoconsumo. Esto condiciona a la búsqueda de zonas que puedan instalar las dos soluciones en esa distancia, reduciendo enormemente las posibilidades.

Por ello, sería muy positivo para la movilidad sostenible ampliar esta distancia a los 10 kilómetros exclusivamente para aquellas instalaciones de producción de energía fotovoltaica que sea utilizada para abastecer, total o parcialmente a infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

Por ello, proponemos la inclusión de una disposición adicional que modifique el 'Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica' para introducir un nuevo supuesto en el concepto 'instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red' que considere la ampliación de las mencionadas distancias cuando se asocie a un punto de recarga eléctrica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 740

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición final x. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La Ley Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El punto 5 del artículo 23 queda redactado como sigue:

5. Los administradores generales de infraestructura no podrán encomendar a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad. A petición de una Comunidad Autónoma, titular de competencias sobre el transporte ferroviario se establecerán, de forma acordada, fórmulas de actuación integrada para la realización de funciones inherentes a la gestión de los sistemas de control, de circulación y de seguridad que afecten a los servicios de competencia de dicha Comunidad.

Dos. Se adicionan las siguientes disposiciones finales:

Disposición adicional Nueva. Oficina técnica con la participación paritaria de las Administraciones.

1. Para la efectividad del traspaso de líneas, tramos de líneas, estaciones ferroviarias y

cualesquiera otras instalaciones que tengan el carácter de elementos funcionales de las mismas, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible establecerá de forma acordada con las Comunidades Autónomas destinatarias del traspaso una Oficina técnica con la participación paritaria de una y otras Administraciones, al objeto de definir conjuntamente y con antelación suficiente a la fecha de efecto del traspaso:

- a) El inventario de las infraestructuras a traspasar y su estado de mantenimiento en relación con el servicio a prestar
 - b) Los medios materiales y personales asociados a su explotación y mantenimiento
 - c) El detalle de las acciones necesarias para la correcta ejecución del traspaso con todos los compromisos económicos asociados
2. Corresponderá, así mismo, a dicha Oficina técnica la propuesta de las actuaciones que deban llevarse a cabo para la efectividad y posterior ejecución de la transferencia prevista en la Disposición Adicional ZZ
3. La composición, funcionamiento y duración de la Oficina técnica se determinará mediante un protocolo de actuación de los previstos en el párrafo segundo del artículo 47,1 de la ley 40/2015, de régimen jurídico del sector público.

Disposición adicional Nueva. Transferencia de funciones.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá asignar o transferir a una Comunidad Autónoma, cuando ésta así lo solicite, las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias para la definición, construcción y administración o solo administración de una infraestructura ferroviaria determinada que forme parte o vaya a formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, y en la que se presten de forma exclusiva o preferente servicios de titularidad de dicha Comunidad Autónoma, con objeto de potenciar mediante el servicio ferroviario la movilidad sostenible de ámbito local y autonómico y su integración con el resto de sistemas de movilidad.

Disposición adicional Nueva. Atribución de licencia ferroviaria y el certificado de seguridad ferroviaria.

1. El traspaso integral a una Comunidad autónoma de los servicios ferroviarios de su competencia que vinieran siendo prestados por el Estado, comportará, junto a la transferencia de todos los recursos personales y materiales necesarios para dicha prestación, la atribución, sin otro trámite, de la licencia ferroviaria y el certificado de seguridad ferroviaria que ampare también en su integridad el servicio transferido. Dichos títulos habilitantes que serán ejercidos por las entidades empresariales de la Comunidad autónoma que tengan encomendada la prestación de dicho servicio como operador ferroviario, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, todo ello en los términos que fije el correspondiente Real decreto de traspasos.

2. Dicha atribución no tendrá la consideración de transmisión de la licencia ferroviaria, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 49.6 de esta ley.

Justificación

Atribución a la Comunidad Autónoma de funciones relativas a la operación y/o administración de infraestructuras ferroviarias.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 741

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una nueva disposición final, que queda redactada como sigue:

Disposición final nueva. Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

Se modifica el punto 5 del artículo 4 del Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, que queda redactada como sigue:

Artículo 4. Clasificación de modalidades de autoconsumo.

(...)

5. Los sujetos acogidos a alguna de las modalidades de autoconsumo reguladas podrán acogerse a cualquier otra modalidad distinta, adecuando sus instalaciones y ajustándose a lo dispuesto en los regímenes jurídicos, técnicos y económicos regulados en el presente real decreto y en el resto de normativa que les resultase de aplicación.

No obstante lo anterior:

i. En el caso de autoconsumo colectivo, dicho cambio deberá ser llevado a cabo simultáneamente por todos los consumidores participantes del mismo, asociados a la misma instalación de

generación.

ii. En aquellos casos en que se realice autoconsumo mediante instalaciones próximas y asociadas a través de la red, el autoconsumo deberá pertenecer a la modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes.

Justificación

Hay muchos industriales por toda España con gran consumo de electricidad que han hecho sus instalaciones sin excedentes, porque pueden autoconsumir toda la producción, y que si tuvieran más cubierta harían la instalación más grande sin llegar a cubrir toda su demanda.

En estos, con la generalización del autoconsumo compartido se abre la posibilidad que tengan vecinos dentro del radio de 2.000 m, dentro del mismo polígono, con grandes naves de poco consumo eléctrico (por ejemplo en actividades logísticas) que podrían hacer instalaciones de autoconsumo compartido y acordar entre ellos completar sus necesidades.

La normativa actual no lo permite (prohíbe compaginar diversas modalidades de autoconsumo) sin que exista ningún tipo de restricción de cariz técnico o de problema por el distribuidor para hacerlo posible.

Compatibilizar el autoconsumo sin excedentes con otros tipos de autoconsumo no genera ningún tipo de problema de índole técnica ni de asignación de las producciones.

Con esta medida se promueven las comunidades energéticas industriales y se favorece la máxima ocupación de un mayor número de cubiertas.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 742

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una nueva disposición final, que queda redactada como sigue:

Disposición final nueva. Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

Se modifica la letra g) del artículo 3 del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, que queda redactada como sigue:

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos de la regulación relativa al autoconsumo contenida en el presente real decreto, se entenderá por:

(...)

g) Instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a las mismas: Instalación de producción o generación destinada a generar energía eléctrica para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de las modalidades de autoconsumo en las que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

i. Estén conectadas a la red interior de los consumidores asociados o estén unidas a éstos a través

de líneas directas.

ii. Estén conectadas a cualquiera de las redes de baja tensión derivada del mismo centro de transformación.

iii. Se encuentren conectados a una distancia inferior a 2.000 metros de los consumidores asociados y la potencia instalada sea inferior o igual a 5 MW. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

También tendrá la consideración de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red, aquella planta de generación que empleando exclusivamente tecnología fotovoltaica ubicada en su totalidad en la cubierta de una o varias edificaciones, en suelo industrial o en estructuras artificiales existentes o futuras cuyo objetivo principal no sea la generación de electricidad, esta se conecte al consumidor o consumidores a través de las líneas de transporte o distribución y siempre que esta se encuentre dentro de una de las siguientes distancias:

a) distancia inferior a 2.000 metros de los consumidores asociados para instalaciones ubicadas en municipios con más de 10.000 habitantes.

b) distancia inferior a 10.000 metros de los consumidores asociados para instalaciones ubicadas en municipios de entre 5.000 y 10.000 habitantes.

c) distancia inferior a 20.000 metros de los consumidores asociados para instalaciones ubicadas en municipios de menos de 5.000 habitantes.

A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

iv. Estén ubicados, tanto la generación como los consumos, en una misma referencia catastral según sus primeros 14 dígitos o, en su caso, según lo dispuesto en la disposición adicional vigésima del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos. Aquellas instalaciones próximas y asociadas que cumplan la condición i de esta definición se denominarán instalaciones próximas de red interior.

Aquellas instalaciones próximas y asociadas que cumplan las condiciones ii, iii o iv de esta definición se denominarán instalaciones próximas a través de la red.

Justificación

Uno de los campos en que se ha ido legislando con profusión para evitar el impacto de la subida de precios de la electricidad a la vez que se avanza en la descarbonización de la economía y en el empoderamiento del consumidor ha sido en el campo del autoconsumo. En el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, se aumentó la distancia permitida en aquellos casos de autoconsumo a

través de la red, desde los 500 metros que se recogían originalmente en el artículo 3 del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, hasta los 1.000 metros.

Posteriormente, a través del Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, se aumentó la distancia hasta los 2.000 metros, a fin de seguir impulsando el autoconsumo incluso en aquellas viviendas que no disponen de cubiertas con buen recurso solar por las características de sus edificios (orientación, tipo de cubiertas, catalogación histórica del edificio...) y maximizar el aprovechamiento de superficies.

Sin embargo, esta distancia imposibilita todavía que muchos consumidores puedan beneficiarse del autoconsumo, por no disponer de cubiertas y superficies suficientes, lo que opera en detrimento del despliegue del autoconsumo colectivo y de otras fórmulas de empoderamiento ciudadano como las comunidades energéticas. Ello es especialmente constatable en el ámbito rural, donde existe una clara diseminación de núcleos de población.

Es por todo ello que se propone, en primer lugar, ampliar la distancia permitida en aquellos casos de autoconsumo a través de la red hasta los 2.000 metros, independientemente del tipo de tecnología de origen renovable utilizada y de la ubicación de la instalación, con una limitación por razón de potencia instalada (5 MW).

En segundo lugar, y con el fin de potenciar el autoconsumo principalmente en ámbito rural y de asimilarnos regulatoriamente a los países de nuestro entorno, se propone ampliar la distancia según número de habitantes, exclusivamente para tecnología fotovoltaica ubicada en su totalidad en la cubierta de una o varias edificaciones, en suelo industrial o en estructuras artificiales existentes o futuras cuyo objetivo principal no sea la generación de electricidad.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 743

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una nueva disposición final, que queda redactada como sigue:

Disposición final nueva. Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables.

Se añade un nuevo artículo 2 bis en el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, que queda redactada como sigue:

Artículo 2 bis. Señalización de estaciones de recarga eléctrica.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible promoverá, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con la normativa vigente en materia de carreteras, en el plazo de 6 meses, la señalización de las estaciones de recarga eléctrica en autopistas, autovías y carreteras convencionales.

Asimismo, se encargará de modificar las normas e instrucciones técnicas necesarias para que en las señales de preseñalización y señalización de servicios figure el pictograma de estación de recarga eléctrica correspondiente, según lo previsto en el Catálogo oficial de señales de circulación.

Justificación

Tanto la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, como el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, introdujeron medidas para el fomento del despliegue de la movilidad eléctrica y la infraestructura de recarga asociada.

Concretamente, el artículo 15.2 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, estableció lo siguiente: “El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio del Interior incorporarán en el Catálogo oficial de señales de circulación las señales necesarias para que las personas usuarias puedan identificar la ubicación y principales características de los puntos de recarga en las vías. Ambos departamentos y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico acordarán el contenido e imagen de dichas señales”.

De conformidad con lo anterior, y según lo acordado por los departamentos mencionados, la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior publicó la instrucción MOV 2022/12, relativa a la señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico.

Sin perjuicio de lo anterior, y con el fin de promover la implantación y uso del vehículo eléctrico y limitar la sensación de «ansiedad de autonomía», se considera necesario establecer de forma expresa la obligación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de promover y agilizar, dentro del ámbito de sus competencias, tanto la señalización como la preseñalización de las estaciones de recarga eléctrica en autopistas, autovías y carreteras convencionales.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 744

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición Final X. Modificación del Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero.

Se modifica el artículo 48 bis. del Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero, que queda redactado como sigue:

Artículo 48 bis. Reducción de la valoración de los rendimientos del trabajo en especie derivados de la cesión de uso de vehículos automóviles eficientes energéticamente.

La valoración de los rendimientos del trabajo en especie correspondientes a la cesión de uso de vehículos automóviles resultante de lo dispuesto en el segundo párrafo de la letra b) del número 1.º del artículo 43 de la Ley del Impuesto, o en la letra f) del número 1.º del citado artículo, se reducirá:

a) un 30 por ciento, cuando se trate de vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) o vehículos eléctricos de autonomía extendida (E-REV), cuya autonomía en conducción solo eléctrica sea superior a los 70 kilómetros en el ciclo mixto del procedimiento WLTP, y para los cuales el valor de

mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 40.000 euros. Dicha reducción sería del 10 por ciento a partir del 1 de enero del año 2029 desapareciendo a partir del 1 de enero del año 2031.

b) un 40 por ciento, cuando se trate de vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) o vehículos eléctricos de autonomía extendida (E-REV), cuya autonomía en conducción solo eléctrica sea superior a los 70 kilómetros en el ciclo mixto del procedimiento WLTP, y para los cuales el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 25.000 euros. Dicha reducción sería del 20 por ciento a partir del 1 de enero del año 2029, del 10 por ciento a partir del 1 de enero del año 2031 y desapareciendo a partir del 1 de enero del año 2033.

c) un 50 por ciento, cuando se trate de vehículos eléctricos de batería (BEV) o vehículos de pila de combustible (FCEV), y para los cuales el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 50.000 euros. Dicha reducción sería del 30 por ciento a partir del 1 de enero del año 2029, del 20 por ciento a partir del 1 de enero del año 2031 y desapareciendo a partir del 1 de enero del año 2033.

d) un 60 por ciento, cuando se trate de vehículos eléctricos de batería (BEV) o vehículos de pila de combustible (FCEV), y para los cuales el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 25.000 euros. Dicha reducción sería del 40 por ciento a partir del 1 de enero del año 2029, del 30 por ciento a partir del 1 de enero del año 2031 y del 15 por ciento a partir del 1 de enero del año 2033.

Justificación

El Estado español se está quedando rezagado en cuanto a la adopción de vehículos eléctricos en comparación con otros países europeos. Siguiendo el ejemplo de países como Portugal, en el cual una medida muy parecida a esta (que a su vez formaba parte de un conjunto de medidas fiscales para promover la electromovilidad) produjo un efecto positivo en las matriculaciones de vehículos electrificados (las cuales, a pesar de una renta media más baja en el país colindante, triplican aproximadamente a las de España), se propone aplicar una normativa similar en España. La actual normativa española se ha quedado anticuada al ofrecer ventajas incluso a vehículos de gasolina y diésel. La última vez que se modificó fue en el año 2015. No obstante y dado los objetivos de la Unión Europea respecto a la descarbonización del transporte y cese de ventas de vehículos de combustión interna en el año 2035, resulta imperativo redefinir el término de “eficiencia energética” dentro del marco regulatorio de esta ley.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 745

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una nueva disposición final X, quedando redactado en los siguientes términos:

Disposición Final X. Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Uno. Se modifica el apartado cuatro del artículo 30, que queda redactado como sigue:

«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.”

Dos. Se añade un nuevo artículo noventa y uno bis, que queda redactado en los términos siguientes:

«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.
- c. Propiciar, creando los incentivos necesarios, y potenciar, la electromovilidad en el transporte de mercancías por carretera y el transporte colectivo de viajeros por carretera.
- d. 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.
- e. 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.
- f. Programas y proyectos de las Administraciones públicas para una transición más justa en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes.
- g. El desarrollo de actuaciones de adaptación a los efectos del cambio climático en las infraestructuras de transporte.
- h. 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 consignan 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»

Tres. Se añade una disposición adicional nueva, que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición Adicional Nueva. 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 (FECMO-FCPJ) y al Fondo de Carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte (FCDTRI).

Justificación

Acelerar los objetivos de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 746

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., en los términos siguientes:

Disposición Final X. 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.

Uno. Se añade un nuevo apartado c) al artículo 42.2, que queda redactado en los términos siguientes:

c) los servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, siempre y cuando estén disponibles para todos los empleados y sean utilizados principalmente para ir al trabajo.

Dos. Se modifica la letra e) del artículo 42.3, que queda redactado de la siguiente manera:

e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2 de la Ley xx/2023, 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 1500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las

entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

Justificación

El Artículo 26 de la nueva Ley de Movilidad exige a las empresas la implantación de planes de transporte sostenible al trabajo que incluyan soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 747

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., en los términos siguientes:

Disposición Final X. Modificación del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.

Se añade un nuevo punto 3 en el artículo 1 del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, que queda redactado en los términos siguientes:

3. En el caso de que un procedimiento judicial afecte, directa o indirectamente, a la ejecución de un proyecto que haya acreditado el cumplimiento de los hitos 2º, 3º y 4º anteriormente definidos, el cómputo de plazo para acreditar el cumplimiento del hito 5º anterior quedará en suspenso desde su inicio y hasta el momento en que el procedimiento cuente con sentencia judicial firme.

Justificación

El objetivo de esta enmienda es poder evitar que caduquen los permisos de acceso a red de proyectos que no puedan acreditar el hito 5º dentro del plazo establecido (con o sin prórroga) debido a que se haya decretado judicialmente la suspensión cautelar de las autorizaciones administrativas. Esto permitiría evitar el problema de los proyectos eólicos en Galicia cuya AAC ha sido suspendida por el TSXG. Incluiría también el caso de los proyectos que recibieron permiso de acceso a red

anterior “en una fecha comprendida entre el 28 de diciembre de 2013 y el 31 de diciembre de 2017, ambos inclusive” (que no pueden solicitar una ampliación de plazo para el hito 5º según Art. 28 del RDL 8/2023)

Resulta necesario que no se compute el plazo transcurrido durante la tramitación del procedimiento judicial a los efectos de cumplimiento de los hitos, análogamente a lo previsto en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que dispone que

“En el caso de que un procedimiento judicial afecte, directa o indirectamente, a la ejecución de un proyecto que cuente con Declaración de Impacto Ambiental, el transcurso del plazo de vigencia de la misma quedará en suspenso desde su inicio y hasta el momento en que el procedimiento cuente con sentencia judicial firme”.

La suspensión de los hitos administrativos en caso de procedimientos judiciales en curso está también recogida en el Artículo 16.8 de la Directiva UE 2018/2001 modificada recientemente por la Directiva UE 2023/2413, que establece que:

“16.8 Excepto cuando coincida con otras etapas administrativas del procedimiento de concesión de autorizaciones, la duración del procedimiento de concesión de autorizaciones no incluirá:

(...)

c) el período de tiempo para toda acción y recurso, todo procedimiento judicial interpuesto ante un órgano jurisdiccional, así como para los mecanismos alternativos de resolución de conflictos, incluidos los procedimientos de reclamación y las acciones y los recursos extrajudiciales.”

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 748

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

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

Se añade una Disposición adicional nueva en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional X. Sobre el aprovechamiento de los recursos renovables existentes

Al objeto de mejorar el aprovechamiento de los recursos de energías renovables se promoverá y facilitará mediante los mecanismos de financiación y administración previstos en esta Ley, la renovación de aquellas instalaciones de producción de energía que se encuentren al final de su vida operativa, bien por antigüedad o por obsolescencia tecnológica. Esta renovación podrá llevar implícito el incremento de potencia de dichas instalaciones de forma que aumente el aprovechamiento del recurso renovable del que se trate. A tal efecto, reglamentariamente se establecerán los criterios para que una instalación se considere renovada y los procedimientos administrativos necesarios para llevar a cabo renovaciones de instalaciones existentes. Aquellos aspectos de la normativa nacional que impidan o dificulten el cumplimiento del artículo 16 quater de la Directiva UE 2023/2413 relativo a los proyectos de repotenciación no aplicarán a estas instalaciones.

Justificación

La repotenciación, al ser la sustitución de tecnología antigua (por ejemplo la sustitución de aerogeneradores existentes por otros nuevos más avanzados y en principio de mayor tamaño), tiene como característica general mejorar la utilización del recurso primario existente al incrementar la generación para el mismo recurso. Hay que tener en cuenta, además que en el caso de los parques eólicos más antiguos, éstos se ubican en zonas de elevado recurso por lo que al envejecimiento de las máquinas se une el hecho de disponer de más viento aprovechable.

En cuanto a los beneficios medioambientales de la repotenciación, es destacable que la mayor generación eléctrica con el mismo recurso supondrá una reducción adicional de las emisiones de CO₂ y de otros contaminantes del sector eléctrico y, por tanto, una mayor aportación al cumplimiento de los objetivos de descarbonización para 2030 de España y de la UE.

Tal como establece la DIRECTIVA (UE) 2018/2001 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de diciembre de 2018 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (modificada por la Directiva (UE) 2023/2413) en su preámbulo:

Para atender a la creciente necesidad de repotenciar las instalaciones de energías renovables existentes, deben establecerse procedimientos racionalizados de concesión de permisos.

En el artículo 16. Ter. 2 , se determina que:

16. ter. El procedimiento de concesión de autorizaciones para la repotenciación de plantas de energía renovable, para nuevas instalaciones con una capacidad eléctrica inferior a 150 kW y para el almacenamiento de energía en coubicación, así como para la conexión de dichas plantas, instalaciones y almacenamiento a la red, situadas fuera de las zonas de aceleración renovable, no será superior a doce meses, también con respecto a evaluaciones ambientales cuando las requiera la normativa correspondiente. No obstante, en el caso de los proyectos de energía renovable marina, el procedimiento de concesión de autorizaciones no será superior a dos años.

Cuando esté debidamente justificado por circunstancias extraordinarias, los Estados miembros podrán ampliar uno u otro plazo por tres meses como máximo.

Además, en el artículo 16. Quater, se establece que:

16. quater. Cuando la repotenciación de una planta eléctrica de energía renovable no dé lugar a un aumento de más del 15 % de la capacidad de energía renovable de dicha planta eléctrica, y sin perjuicio de cualquier evaluación del posible impacto ambiental que se requiera en virtud del apartado 2, los Estados miembros garantizarán que los procedimientos de concesión de autorizaciones para las conexiones a la red de transporte o distribución no superen el plazo de tres meses a partir de la solicitud a la entidad pertinente, a menos que existan motivos justificados de preocupación en relación con la seguridad o que exista una incompatibilidad técnica de los componentes del sistema..

Ambos artículos tienen que estar transpuestos a la legislación española antes del 1 de julio de 2024.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 749

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

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

Se añaden dos puntos nuevos en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que quedan redactados en los términos siguientes:

x. El Gobierno fomentará la dinamización de inversiones destinadas a la instalación en la red de carreteras del Estado de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos - electrolineras - con especial atención a la carga ultrarrápida. Para ello, realizará las tareas preceptivas para la aceleración de los trámites administrativos necesarios para el establecimiento de las estaciones de recarga cuya instalación esté pendiente en el territorio nacional. Asimismo, en el marco de este proceso, el Ejecutivo promoverá legalmente la diferenciación de las licitaciones específicas para electrolineras de aquellas destinadas a instalar estaciones de repostaje de combustibles fósiles.

x. El Gobierno facilitará el aprovechamiento de zonas infrautilizadas como las áreas de descanso, las áreas de servicio o las zonas de peaje en desuso, para su reconversión en estaciones de recarga ultrarrápida para dar cumplimiento a las obligaciones contenidas en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la

Directiva 2014/94 UE.

Justificación

Actualmente, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, únicamente prevé condiciones de instalación de puntos de recarga para vehículos de forma supeditada al establecimiento de nuevas gasolineras o al volumen de facturación de las ya existentes. Esta situación choca frontalmente con las obligaciones contenidas 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 (Reglamento AFIR). Por ello, se incluyen nuevos puntos referentes a la figura de la electrolinera, con especial atención a la carga rápida y ultrarrápida, para actualizar la norma de cara a la próxima entrada en vigor de dicho Reglamento.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 121/000009

Nº Enmienda: 750

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

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

La Disposición adicional vigésima primera. Suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles., de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico queda redactada como sigue:

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.

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.