



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

Núm. 9-11

Pág. 1

SUPLEMENTO EN GALLEGO AL NÚM. 9-11

APROBACIÓN DEFINITIVA

121/000009 Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

El texto insertado a continuación ha sido traducido por la Real Academia Galega, con carácter de versión auténtica en los términos previstos en la disposición adicional segunda de la Reforma del Reglamento del Congreso, aprobada el 23 de septiembre de 2023, y en virtud del Convenio de colaboración entre el Congreso de los Diputados y dicha academia, para la formación, conocimiento y difusión del gallego, especialmente en el ámbito del lenguaje jurídico.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 2

LEI DE MOBILIDADE SOSTIBLE

ÍNDICE

Preámbulo.

Título preliminar.

- Artigo 1. Obxecto e finalidade da lei.
- Artigo 2. Definicións.
- Artigo 3. Relacións entre Administracións públicas.
- Artigo 4. Dereito á mobilidade sostible.
- Artigo 5. Principios reitores.

Título I.

- Artigo 6. O Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.
- Artigo 7. Obxectivos do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.
- Artigo 8. O Foro Territorial de Mobilidade Sostible.
- Artigo 9. Composición e adopción de acordos polo Foro Territorial de Mobilidade Sostible.
- Artigo 10. Funcións do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.
- Artigo 11. O Consello Superior de Mobilidade Sostible.
- Artigo 12. Funcións do Consello Superior de Mobilidade Sostible.
- Artigo 13. Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM).
- Artigo 14. Financiamento do funcionamento e actuacións do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.

Título II.

Capítulo I.

- Artigo 15. O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e documentos complementarios.
- Artigo 16. Orientacións xerais para unha mobilidade sostible que se han de incluír no DOMOS.
- Artigo 17. Sistema de indicadores para o seguimento de sendas e fitos a incluír no DOMOS.
- Artigo 18. Os documentos de recomendacións metodolóxicas.
- Artigo 19. As guías de boas prácticas.
- Artigo 20. Concienciación e sensibilización.
- Artigo 21. Formación á cidadanía en mobilidade sostible.

Capítulo II.

Sección 1.^a Instrumentos de planificación.

- Artigo 22. Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).
- Artigo 23. Instrumento de planificación en materia de transportes e mobilidade das comunidades autónomas.
- Artigo 24. Plans de mobilidade sostible de entidades locais.
- Artigo 25. Plans de mobilidade sostible para grandes centros de actividade.
- Artigo 26. Plans de mobilidade sostible ao traballo.
- Artigo 27. Seguimento.

Sección 2.^a Mobilidade para todas as persoas.

- Artigo 28. Sistema de medios de mobilidade no ámbito urbano.
- Artigo 29. Planificación urbana para o fomento da mobilidade activa.

Artigo 30. Mobilidade inclusiva para persoas con discapacidade ou mobilidade reducida.

Artigo 31. Perspectivas de xénero e igualdade de trato e non discriminación na mobilidade.

Sección 3.^a Medidas complementarias relativas a infraestruturas e equipamentos para a sostibilidade do sistema de transportes.

Artigo 32. Terminais de transporte, talleres de material móbil para o transporte público e outras infraestruturas, edificios e instalacións ao sistema de transportes e mobilidade.

Artigo 33. Carrís reservados a determinados vehículos.

Artigo 34. Cumprimento dos obxectivos de subministración de electricidade a aeronaves estacionadas.

Artigo 35. Uso e subministración de fontes de enerxía alternativas en portos.

Sección 4.^a Información e xestión ambiental e da enerxía nos servizos de transporte.

Artigo 36. Cálculo e información da pegada de carbono.

Artigo 37. Información sobre a emisión de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes á atmosfera en portos e aeroportos.

Artigo 38. Sistemas de xestión ambiental e da enerxía.

Título III.

Capítulo I.

Artigo 39. Coordinación dos servizos de transporte terrestre por estrada e ferrocarril e os servizos de mobilidade e colaboración das Administracións públicas.

Artigo 40. Servizos de transporte e mobilidade para permitir o exercicio do dereito á mobilidade en desprazamentos intraautonómicos.

Artigo 41. Réxime de prestación dos servizos de transporte público de persoas por estrada e servizos de mobilidade.

Artigo 42. Servizos de mobilidade de conexión co ferrocarril e cos servizos regulares en autobús.

Capítulo II.

Artigo 43. Obrigas de servizo público nos servizos de transporte de competencia estatal.

Artigo 44. Principios aplicables ás obrigas de servizo público e aos contratos de servizo público.

Artigo 45. Establecemento de obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal.

Artigo 46. Corresponsabilidade no financiamento das obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal.

Artigo 47. Seguimento e avaliación das obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal.

Artigo 48. Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.

Capítulo III.

Artigo 49. Criterios para a planificación das infraestruturas de transporte de competencia estatal.

Artigo 50. Procedementos de avaliación das infraestruturas de transporte e transparencia.

Artigo 51. Análise preliminar de rendibilidade socioambiental das infraestruturas de transporte estatais.

Artigo 52. Estudo de rendibilidade das infraestruturas de transporte estatais.

Artigo 53. Excepcións do procedemento de avaliación.

Artigo 54. Infraestrutura de transporte de interese xeral e planificación territorial.

Título IV.

Artigo 55. Contribución financeira do Estado para a mobilidade sostible no ámbito urbano e interurbano.

Artigo 56. Creación do Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO-FCPJ).

Artigo 57. Asignación de recursos do Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO-FCPJ).

Artigo 58. Condición de beneficiario e requisitos que deben cumprirse.

Artigo 59. Procedemento para a determinación da contía das subvencións para o financiamento de custos operativos.

Artigo 60. Límites cuantitativos das subvencións para o financiamento dos custos operativos.

Artigo 61. Subvencións para proxectos de investimento para a mellora da mobilidade urbana e interurbana.

Título V.

Capítulo I.

Sección 1.^a Réxime de participación no espazo controlado de probas para proxectos piloto de mobilidade.

Artigo 62. Principios reitores específicos aplicables ao espazo controlado de probas para a mobilidade.

Artigo 63. Ámbito competencial e colaboración entre autoridades.

Artigo 64. Réxime xurídico de aplicación aos proxectos piloto de innovación en mobilidade.

Artigo 65. Réxime de admisión e participación.

Artigo 66. Solicitude de admisión ao espazo controlado de probas.

Artigo 67. Admisión no espazo controlado de probas.

Artigo 68. Protocolo de probas.

Artigo 69. Inicio das probas.

Sección 2.^a Réxime de garantías e protección dos participantes.

Artigo 70. Consentimento informado e protección de datos.

Artigo 71. Dereito de desistimento.

Artigo 72. Responsabilidade.

Artigo 73. Garantía de confidencialidade.

Artigo 74. Seguimento das probas.

Artigo 75. Interrupción das probas.

Sección 3.^a Finalización do proxecto e efectos posteriores á realización de probas.

Artigo 76. Informes de avaliación.

Artigo 77. Proposta de regulación.

Artigo 78. Publicidade e resultado normativo do espazo controlado de probas.

Artigo 79. Proporcionalidade e prohibición de trato discriminatorio.

Sección 4.^a Comisión de persoas expertas en mobilidade.

Artigo 80. Comisión de persoas expertas en mobilidade.

Capítulo II.

Artigo 81. Principios de actuación das Administracións públicas para a regulación e promoción da introdución progresiva dos vehículos automatizados no sistema de transportes.

Artigo 82. Oficina para o Facilitamento de Probas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA).

Artigo 83. Impulso á colaboración público-privada, a través de preferencia no acceso aos espazos controlados de probas.

Artigo 84. Uso de vehículos automatizados no sistema de transportes e mobilidade por estrada.

Capítulo III.

Artigo 85. Datos abertos dos servizos de transporte de persoas e de mobilidade.

Artigo 86. Datos abertos de infraestruturas de transporte e outras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade.

Artigo 87. Actualizacións nas necesidades de datos dos servizos de transporte de persoas, de infraestruturas de transporte e outras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade.

Artigo 88. Datos de infraestruturas de transporte existentes e planificadas afectadas por normativa europea.

Artigo 89. Datos de transporte e mobilidade con fins estatísticos.

Artigo 90. Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal e outros portais de datos de transportes e mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Artigo 91. Utilización de datos sobre transporte e mobilidade.

Artigo 92. Implantación de aplicacións de mobilidade como servizo e sistemas integrados de información e venda no transporte.

Capítulo IV.

Artigo 93. Prospección e detección de necesidades formativas do sistema produtivo no ámbito da mobilidade e o transporte.

Título VI.

Artigo 94. Transporte de mercadorías.

Artigo 95. Zonas de estacionamento seguras e protexidas.

Artigo 96. Zonas de estacionamento seguras e protexidas para vehículos pesados de mercadorías.

Artigo 97. Nodos loxísticos de importancia estratéxica estatal.

Artigo 98. Nodos loxísticos de interese autonómico.

Artigo 99. Coordinación entre Administracións para a mellora da cadea loxística.

Título VII.

Artigo 100. Publicidade activa na definición e seguimento das políticas públicas de mobilidade.

Artigo 101. Transparencia.

Artigo 102. Informe de actividade en materia de políticas públicas de mobilidade e transportes.

Título VIII.

Artigo 103. Concepto e clasificación.

Artigo 104. Suxeitos responsables.

Artigo 105. Infraccións graves.

Artigo 106. Infraccións leves.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 6

- Artigo 107. Contía das sancións.
- Artigo 108. Prescrición das infraccións.
- Artigo 109. Prescrición das sancións.
- Artigo 110. Competencia e procedemento sancionador.

Disposición adicional primeira. O Consello Asesor do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Disposición adicional segunda. Aprobación do primeiro Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS).

Disposición adicional terceira. Sendas indicativas.

Disposición adicional cuarta. Plan Estratéxico para a sostibilidade do Transporte Aéreo.

Disposición adicional quinta. Resposta ante episodios de alta contaminación.

Disposición adicional sexta. Estratexia Estatal de impulso do uso da bicicleta.

Disposición adicional sétima. Información para o abastecemento e a recarga eléctrica de vehículos.

Disposición adicional oitava. Avaliación ex post dos principais corredores postos en servizo e actuacións desenvolvidas mediante sistema concesional.

Disposición adicional novena. Transporte ferroviario de mercadorías.

Disposición adicional décima. Estratexia Estatal contra a Pobreza de Transporte.

Disposición adicional undécima. Atribución de funcións ao persoal ferroviario durante situacións de emerxencia.

Disposición adicional duodécima. Competencias dos territorios históricos.

Disposición adicional décimo terceira. Obriga de ofrecer información comprensible ás persoas usuarias.

Disposición adicional décimo cuarta. Ampliación do ámbito de aplicación da disposición adicional centésima oitava da Lei 31/2022, de 23 de decembro, de Presupostos Xerais do Estado para o ano 2023.

Disposición adicional décimo quinta. Promoción do transporte ferroviario de persoas.

Disposición adicional décimo sexta. Medidas para o impulso da redución de voos domésticos.

Disposición adicional décimo sétima. Declaración de interese das obras de infraestrutura rurais, consistentes na realización de camiños naturais.

Disposición adicional décimo oitava. Sinalización de estacións de recarga ultrarrápida na Rede de Estradas do Estado.

Disposición adicional décimo novena. Estudo de novos servizos ferroviarios para a mobilidade cotiá en Galicia.

Disposición adicional vixésima. Estudo para asegurar o estacionamento seguro dos transportes de mercadorías perigosas por estrada.

Disposición adicional vixésimo primeira. Incentivos para a renovación do parque de automoción español.

Disposición adicional vixésimo segunda. Mobilidade nos territorios ultraperiféricos, insulares e Ceuta e Melilla.

Disposición adicional vixésimo terceira. Obxectivos vinculantes de incremento das enerxías renovables e redución da intensidade de gases de efecto invernadoiro no sector do transporte.

Disposición adicional vixésimo cuarta. Do desenvolvemento de infraestruturas ferroviarias en Canarias.

Disposición adicional vixésimo quinta. Réxime transitorio de achegas ao fomento do transporte ferroviario de mercadorías por perturbacións con impacto significativo no transporte ferroviario de mercadorías por investimentos na Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

Disposición adicional vixésimo sexta. Electrificación do transporte ferroviario.

Disposición adicional vixésimo sétima. Subvencións para o impulso dos plans de mobilidade sostible ao traballo.

Disposición adicional vixésimo oitava. Mapa estatal de capacidade da rede eléctrica.
Disposición adicional vixésimo novena. Servizos de auxilio en vías públicas: acceso ás zonas de baixas emisións.

Disposición adicional trixésima. Plan de choque ferroviario, plan de atención urgente aos pasaxeiros e protocolo de análise de incidencias na rede ferroviaria.

Disposición adicional trixésimo primeira. Criterios de puntualidade de Renfe.

Disposición adicional trixésimo segunda. Contribución financeira do Estado para a mobilidade sostible no ámbito do Transporte Marítimo.

Disposición adicional trixésimo terceira. Plan de Convergencia para o Acceso Básico á Mobilidade.

Disposición adicional trixésimo cuarta. Establecemento dun desconto do 100 % no prezo dos abonos de transporte e billetes multivíaaxe do transporte público colectivo terrestre das illas Canarias e Baleares para o ano 2026.

Disposición adicional trixésimo quinta. Plan Estatal para o despregamento de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequenos e medianos municipios.

Disposición adicional trixésimo sexta. Financiamento do transporte público.

Disposición adicional trixésimo sétima. Promoción do transporte á demanda nas zonas rurais.

Disposición adicional trixésimo oitava. Alimentación de consumos a través de redes de transporte con funcións de distribución.

Disposición transitoria primeira. Negociación das medidas para promover a elaboración de plans de mobilidade sostible ao traballo.

Disposición transitoria segunda. Adaptación ao novo mapa concesional de competencia estatal.

Disposición transitoria terceira. Instrumentos de mellora da calidade do gasto no financiamento das obrigas de servizo público ferroviarias.

Disposición transitoria cuarta. Metodoloxías de avaliación.

Disposición transitoria quinta. Avaliación de actuacións financiadas polo Mecanismo de recuperación e resiliencia.

Disposición transitoria sexta. Actuacións en curso e actuacións incluídas en convenios subscritos con anterioridade á entrada en vigor da lei.

Disposición transitoria sétima. Posta en funcionamento do «Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible» (FECMO-FCPJ).

Disposición transitoria oitava. Dixitalización do documento de control administrativo esixible para a realización de transporte público de mercadorías por estrada e folia de ruta esixible para a realización de transporte público de persoas por estrada.

Disposición transitoria novena. Instrumento de planificación estratéxica ata a elaboración do primeiro Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).

Disposición transitoria décima. Servizos ferroviarios traspasados ás comunidades autónomas.

Disposición derogatoria única.

Disposición final primeira. Modificación do Real Decreto Lexislativo 6/2015, de 30 de outubro, polo que se aproba o texto refundido da Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viaria.

Disposición final segunda. Modificación do Real Decreto Lexislativo 2/2004, de 5 de marzo, polo que se aproba o Texto Refundido da Lei Reguladora das Facendas Locais.

Disposición final terceira. Modificación do texto refundido da Lei do Estatuto dos Traballadores, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2015, de 23 de outubro.

Disposición final cuarta. Modificación da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres.

Disposición final quinta. Modificación da Lei 37/2015, de 29 de setembro, de estradas.

Disposición final sexta. Modificación da Lei 38/2015, de 29 de setembro, do sector ferroviario.

Disposición final séptima. Modificación da Lei 9/2017, de 8 de novembro, de Contratos do Sector Público, pola que se transpoñen ao ordenamento xurídico español as Directivas do Parlamento Europeo e do Consello 2014/23/UE e 2014/24/UE, de 26 de febreiro de 2014.

Disposición final oitava. Título competencial.

Disposición final novena. Desenvolvemento regulamentario.

Disposición final décima. Comezo na utilización do procedemento de financiamento do transporte público colectivo urbano de viaxeiros.

Disposición final undécima. Salvagarda do rango de disposicións regulamentarias.

Disposición final duodécima. Modificación do Decreto 137/1960, de 4 de febreiro, polo que se valida a taxa por gastos e remuneracións en dirección e inspección das obras.

Disposición final décimo terceira. Posta en marcha da Oficina Xestora do espazo controlado de probas.

Disposición final décimo cuarta. Modificación do Real Decreto 1052/2022, de 27 de decembro, polo que se regulan as zonas de baixas emisións.

Disposición final décimo quinta. Modificación do Real Decreto 1211/1990, de 28 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei de Ordenación dos Transportes Terrestres.

Disposición final décimo sexta. Modificación da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico.

Disposición final décimo sétima. Modificación do Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, polo que se regulan as condicións administrativas, técnicas e económicas do autoconsumo de enerxía eléctrica.

Disposición final décimo oitava. Modificación da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico.

Disposición final décimo novena. Modificación do apartado cinco do artigo 31 do Real Decreto-Lei 8/2023, de 27 de decembro, polo que se adoptan medidas para afrontar as consecuencias económicas e sociais derivadas dos conflitos en Ucraína e Oriente Próximo, así como para paliar os efectos da seca.

Disposición final vixésimo. Modificación da Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética.

Disposición final vixésimo primeira. Modificación do Real Decreto-Lei 1/2025, de 28 de xaneiro, polo que se aproban medidas urxentes en materia económica, de transporte, de Seguridade Social, e para facer fronte a situacións de vulnerabilidade.

Disposición final vixésimo segunda. Entrada en vigor.

Anexo I.

Anexo II.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 9

PREÁMBULO

I

A mobilidade desempeña un papel fundamental na vida das persoas. A facilidade dos desprazamentos non só favorece a liberdade de elección do lugar de residencia e o exercicio efectivo do dereito ao traballo, senón que é indispensable para acceder a outros servizos públicos esenciais como son a educación e formación, a sanidade, así como ao ocio e goce do tempo libre. Resulta, en definitiva, un elemento determinante do benestar das persoas e a súa calidade de vida.

O Informe do Parlamento Europeo sobre mobilidade urbana sostible do ano 2014 (2014/2242) xa entende a mobilidade como un dereito do cidadán, establecendo que «la mobilidade non é un fin en si, senón que debería ser un dereito para todos [...] A misión da mobilidade é facilitarles a todos, incluídas as persoas de mobilidade reducida, o acceso aos centros de ensino, ao traballo, á cultura, ás actividades de ocio e aos servizos de saúde [...]».

En consecuencia, propón reorientar a mobilidade cara a modos de transporte máis sostibles, que permitan á súa vez protexer a saúde, o medio ambiente, o clima, o benestar e a seguridade de toda a cidadanía.

Se atendemos ás distintas manifestacións internacionais da mobilidade, pode observarse unha indubidable evolución deste concepto, antano identificado co transporte e o tráfico, en tanto que na actualidade adquire un carácter transversal e xa se estende a todos os ámbitos e circunstancias da vida das persoas e do funcionamento da sociedade en xeral.

En efecto, a mobilidade aparece tamén esencialmente vinculada ás políticas de protección do medio ambiente e o clima, así como, en xeral, ao desenvolvemento económico e social dos territorios, resultando fundamental para o logro dos obxectivos de cohesión dos diferentes estados e rexións.

De acordo con estas ideas preliminares, a mobilidade debe entenderse como un novo dereito dos cidadáns e as cidadás, que os poderes públicos están obrigados a regular e a salvagardar, se ben, non como un fin en si mesma, senón como un medio para o exercicio doutros dereitos.

Por outra banda, as necesidades de mobilidade das persoas son cada vez máis diversas e complexas, e poden e deben articularse mediante novos instrumentos ou solucións creativas, como reflexo dunha sociedade crecentemente interrelacionada e innovadora. Por isto, a Administración está chamada a xogar un papel especialmente activo para levar a cabo unha adecuada planificación, xestión e control da mobilidade.

Non existe actualmente unha definición única da mobilidade, nin está taxativamente establecida a súa diferenza co concepto de transporte, pero si que existe un certo grao de consenso a nivel internacional en considerar que a mobilidade se centra nas persoas e a satisfacción das súas necesidades de desprazamento, mentres que o transporte, no que se inclúen os vehículos, os servizos e as infraestruturas, é o instrumento necesario para permitir os desprazamentos necesarios para o desenvolvemento da mobilidade e o abastecemento da poboación.

En consecuencia, a mobilidade aparece como unha necesidade vinculada ao conxunto de actividades sociais como traballar, estudar, producir, interrelacionarse, acceder ao ocio, garantir a saúde e a calidade de vida ou consumir bens ou servizos. A separación espacial destas actividades demanda un sistema de mobilidade que permita a súa adecuada realización, situando a persoa no centro de todo este sistema.

Cabe así mesmo resaltar a importancia de garantir que o acceso a este dereito á mobilidade debe satisfacerse en todo o territorio, sendo para isto imprescindible atender as necesidades das zonas afectadas por procesos de despoboamento.

De maneira adicional, nun sistema descarbonizado e eficiente, cuns obxectivos climáticos e ambientais cada vez máis ambiciosos, resulta imprescindible abordar os impactos negativos tan significativos que se derivan do sector do transporte tal e como se

veu desenvolvendo en décadas anteriores. Por isto, o transporte público, a intermodalidade e as formas de mobilidade activas como andar ou ir en bicicleta ou ciclo, deben ter un papel esencial nun novo modelo de mobilidade sostible.

Xorde así a necesidade de que os sistemas de transportes se relacionen entre si e se vinculen coa evolución da sociedade, o progreso económico e social, o medio ambiente e o clima, a xeración e o consumo de enerxía, o desenvolvemento urbano e territorial, e a calidade de vida das persoas.

En definitiva, trátase de evolucionar desde a política de transportes á política da mobilidade sostible de persoas e mercadorías que ha de gardar relación coas políticas económicas, sociais e ambientais.

A pesar da progresiva incorporación das mulleres no sector, tanto en postos produtivos coma de dirección, a súa presenza segue sendo menor, o que require unha maior implicación por parte das institucións na identificación dos factores que inciden na maior masculinización da profesión e a creación de recursos e análises que corrixa a situación e xeren un aumento do interese e a participación das mulleres.

O Estado debe asegurar que este novidoso dereito se exerce en condicións de igualdade en todo o territorio nacional, e que á súa vez constitúe unha ferramenta indispensable para o exercicio doutros dereitos constitucionais como son, entre outros, o dereito á libre circulación polo territorio nacional (art. 19 da Constitución Española), o dereito á educación (art. 27 da Constitución Española), o dereito ao traballo (art. 35 da Constitución Española), o dereito á protección da saúde (art. 43 da Constitución Española), ou o dereito a gozar dun medio ambiente adecuado para o desenvolvemento da persoa, así como o deber de conservalo (art. 45 da Constitución Española).

Por iso, sen prexuízo da utilización dos outros títulos competenciais estatais máis específicos que ata agora lle permitiron ao Estado regular o tráfico e as infraestruturas, e o resto de competencias transversais e en especial a que lle asiste en materia de medio ambiente e procedemento administrativo, moitos dos preceptos desta lei dítanse ao amparo da competencia exclusiva do Estado para a regulación das condicións básicas que garantan a igualdade de todos os españois no exercicio dos dereitos constitucionais do artigo 149.1.1 da Constitución Española, respectando as competencias asumidas polas comunidades autónomas nos estatutos.

Neste sentido, debe repararse en que boa parte do contido desta lei ten carácter puramente principal ou programático, deixando un amplo espazo para o posterior desenvolvemento normativo por parte das Administracións a quen compete formular as súas propias políticas de mobilidade sostible. De feito, enúncianse na lei os principios básicos que a nivel global inspiran as políticas de mobilidade sostible, transporte e infraestruturas e que se resumen na concepción da mobilidade como un dereito do cidadán que o poder público debe protexer; como elemento de cohesión social e territorial que ha de servir para estimular a equidade social no conxunto do territorio, tanto no ámbito urbano coma no rural; baseado na dixitalización e o avance tecnolóxico como grande oportunidade para a transformación e a mellor conexión entre infraestrutura, servizo e cidadáns; na sostibilidade, entendida desde unha tripla integración da «equidade económico-social», a «eficiencia enerxética» e o «respecto ao contorno natural e urbano»; e, finalmente, na loita contra o cambio climático, a redución da contaminación atmosférica e a mellora da calidade do aire, no punto de mira para o cumprimento dos compromisos adoptados na Axenda 2030 para o Desenvolvemento Sostible.

En relación coas políticas de calidade do aire, a Axencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) cuantifica en máis de 20.000 as mortes prematuras que se producen anualmente no noso país debido a contaminantes atmosféricos que degradan a calidade do aire especialmente en contornos urbanos, principalmente NO₂ e pequenas partículas suspendidas no aire, sendo o transporte o principal foco emisor de ditos contaminantes.

Tamén a AEMA conclúe que os efectos da exposición á contaminación do aire ou ao ruído lle afectan especialmente á poboación máis vulnerable por razón do seu status socioeconómico, por factores como o seu nivel de ingresos, situación de emprego ou nivel educativo. Así, as persoas de idade avanzada, os menores, as persoas con problemas de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 11

saúde e as persoas de baixo poder adquisitivo son máis vulnerables á mala calidade do aire e o ruído que a poboación en xeral e, ademais, son os que teñen menos oportunidades de modificar as súas condicións de vida ou lugar de residencia, o que tamén determina unha maior exposición a estas emisións. Por tanto, as políticas encamiñadas á mellora da calidade do aire e a redución do ruído nas cidades benefician especialmente a estes colectivos máis vulnerables.

Por último, cabe mencionar que a Autoridade Independente de Responsabilidade Fiscal, AAI (AIReF), no seu estudo de Avaliación do Gasto Público correspondente ao ano 2019 relativo a Infraestruturas de Transporte («spending review»), establece, como primeira proposta, o desenvolver unha lei transversal de mobilidade. Concretamente, sinala o seguinte: «España carece dunha lexislación actualizada que regule con normas homoxéneas o investimento en infraestruturas dos diferentes modos de transporte, así como dos servizos que prestan. Proponse aprobar unha nova lexislación integral de mobilidade e infraestruturas de transporte, que defina criterios e obxectivos comúns para todos os modos de transporte, e aliñe a súa planificación e xestión cos compromisos internacionais subscritos en materia de mobilidade sostible. A norma debe regular o proceso de elaboración e actualización do Plan Nacional de Mobilidade e Infraestruturas de Transporte e ha de definir a gobernabilidade dos proxectos e a súa avaliación. A regulación debe incluír regras comúns para os procesos de participación pública, avaliación ex ante e ex post do impacto económico, social e ambiental de plans e proxectos».

II

En 2015, a ONU aprobou a Axenda 2030 sobre o Desenvolvemento Sostible, ofrecendo unha oportunidade para que os países e as súas sociedades puidesen emprender un novo camiño dirixido a mellorar a vida de todos, cun futuro sostible, e socialmente xusto. A Axenda conta con 17 Obxectivos de Desenvolvemento Sostible para transformar o mundo. Estes obxectivos non inclúen o dereito á mobilidade, pero a mobilidade sostible resulta imprescindible para poder avanzar na consecución da maioría deles; concretamente, é básica para o «ODS-7 Enerxía accesible e non contaminante», xa que o transporte é responsable do 29 % dos gases de efecto invernadoiro, para o «ODS-9 Industria, innovación e infraestrutura», xa que o dereito á mobilidade sostible require a disposición de infraestruturas resilientes, e o «ODS-11 Cidades e comunidades sostibles», que engloba, entre outras cuestións, a necesidade de mellorar a seguridade viaria e dispoñer dun sistema de transporte público. Pero ademais, esta lei alíñase co ODS-3 «Saúde e benestar», o ODS-10 «Redución das desigualdades» ou o ODS-13 «Acción polo clima», ao buscar unha mobilidade de calidade, sostible, responsable co medio ambiente que redunde na calidade de vida, benestar e ofrecerlle oportunidades aos cidadáns e as cidadás ao asegurar o seu dereito á mobilidade e tanxencialmente cos ODS 12, 14 e 15, referidos a «Produción e Consumos Sostibles» (polo uso racional de materiais), «Vida Submarina» (polo impacto da actividade de transporte marítimo e as infraestruturas asociada) e «Vida dos Ecosistema Terrestres» (pola ocupación do territorio, a fragmentación de hábitats, o efecto barreira e colisións aéreas e atropelos de fauna) e o ODS n.º 17 «Alianzas para lograr os obxectivos» xa que a lei vai favorecer a coordinación entre Administracións e permitirá mellorar a coherencia das políticas para o desenvolvemento sostible.

O transporte representa unha cuarta parte das emisións de gases de efecto invernadoiro da Unión Europea e os avances na descarbonización do transporte foron máis lentos que noutros sectores económicos.

O Pacto Verde Europeo («European Green Deal») presentado pola Comisión Europea en decembro de 2019 (COM/2019/640 final) como resposta aos desafíos climáticos e medioambientais, establece a necesidade de acelerar a transición a unha mobilidade sostible e intelixente. Concretamente, indica que «lograr un transporte sostible significa que os usuarios sexan o primeiro e que se lles faciliten alternativas aos seus hábitos actuais de mobilidade máis abordables, accesibles, sas e limpas».

A Comisión Europea sinala, ademais doutros elementos directamente relacionados co cambio climático e transición enerxética abordados na Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética, catro aspectos fundamentais que esta lei ten en conta: a) o impulso do transporte multimodal; b) o papel crecente da mobilidade multimodal automatizada e conectada e dos sistemas de xestión intelixente do tráfico; c) a relación entre o prezo do transporte e as súas repercusións sobre o medio ambiente e a saúde, e d) a necesidade dun transporte, e en especial dun transporte urbano, menos contaminante, así como dun tratamento combinado das emisións, conxestión urbana e mellora do transporte público.

A Estratexia de mobilidade sostible e intelixente, presentada en decembro de 2020, senta as bases de como o sistema de transporte da Unión Europea pode lograr a súa transformación verde e dixital e ser máis resistente ás crises futuras, cunha redución do 90 % nas emisións para 2050 grazas a un sistema de transportes intelixente, competitivo, seguro, accesible e accesible.

Neste sentido, o cumprimento do obxectivo de lograr a neutralidade climática de aquí a 2050 mediante un proceso continuado, progresivo e irreversible de descarbonización do sistema económico, recollido tanto no Regulamento (UE) 2021/1119, que establece o marco para lograr a neutralidade climática, coma na Lei 7/2021, de cambio climático e transición enerxética, require que en todos os sectores económicos se realice un importante esforzo para acelerar o desacoplamento da actividade e o crecemento económico, así como para diminuír as súas emisións específicas —por unidade de enerxía consumida— de gases de efecto invernadoiro.

Para isto, en xullo de 2021 a Comisión Europea presentou o paquete «Fit for 55» para aliñar o marco regulador en materia de enerxía e clima cuns obxectivos máis ambiciosos en materia de redución de emisións netas de gases de efecto invernadoiro e asegurar unha transición verde, xusta e competitiva do sistema económico da Unión Europea. Os expedientes do paquete «Fit for 55», que afectan a diferentes sectores da economía e que se encontran na súa maioría aprobados na actualidade, inclúen varios instrumentos normativos que serán claves para axudar a descarbonizar o transporte por estrada, aéreo e marítimo da Unión Europea, cuxos obxectivos e fins son compartidos por esta lei.

O papel do transporte e a mobilidade, como sector e actividade intensivos no consumo de enerxía, por agora na súa maioría de orixe fósil, é fundamental na loita contra as causas do cambio climático e para a mellora da calidade do aire en áreas urbanas e contornos metropolitanos; ademais de ser actores relevantes para aproveitar as oportunidades que ofrece a electrificación do sistema económico.

Por iso, e entre outros instrumentos, en España dispónse da Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible e Conectada como folia de ruta para a transformación do sistema de transportes e mobilidade, así como da política nacional urbana, que aposta por unha visión integrada, coherente e transversal de aldeas, vilas e cidades e para iso marca como obxectivo favorecer a cidade de proximidade e os medios de transporte sostible.

Cun maior investimento público e privado na modernización e ecoloxización de frota e infraestruturas, no impulso á mobilidade activa e no reforzo do mercado único, tense unha oportunidade histórica para lograr que o transporte europeo sexa máis sostible, máis competitivo a nivel mundial e máis resiliente.

Por último, indicar que o Plan de Recuperación, Transformación e Resiliencia (PRTR) aprobado pola Comisión Europea o 16 de xuño de 2021, establece dentro das reformas a acometer como parte da Compoñente 1, a aprobación da Lei de Mobilidade Sostible que regule actividades relacionadas co transporte e a mobilidade, incluíndo cuestións relacionadas coa planificación e financiamento de infraestruturas e servizos de transporte, a mellora da gobernabilidade, os combustibles alternativos, a mobilidade inclusiva, o fomento da innovación e a dixitalización, a mellora da transparencia e a rendición de contas. Esta lei por tanto responde á reforma contemplada na Compoñente 1 «Plan de choque de mobilidade sostible, segura e conectada en contornos urbanos e metropolitanos», en particular na medida R2 «Lei de Mobilidade Sostible e Financiamento do Transporte». A publicación e entrada en vigor desta lei daralle cumprimento ao fito 3

segundo o recollido na Decisión de Implementación do Consello (CID polas súas siglas en inglés). Con relación ao cumprimento do principio «non causar dano significativo» (DNSH polas súas siglas en inglés), esixible a todas as medidas do Plan de Recuperación, o contido desta norma é plenamente respectuoso con dito principio, en tanto contribúe á transformación sostible da mobilidade e o transporte e supón por tanto un avance en materia medioambiental. Tal e como se incluíu na ficha do Compoñente 1, aprobada pola Comisión Europea, esta reforma inclúe unha serie de medidas que non suporán un impacto prexudicial significativo sobre ningún dos 6 obxectivos medioambientais a considerar para a aplicación do principio DNSH. En canto ao etiquetado da medida con relación ao disposto nos anexos VI e VII do Regulamento 2021/241, de 12 de febreiro de 2021, polo que se establece o Mecanismo de Recuperación e Resiliencia, esta reforma en si non ten ningún etiquetado. Esta lei, incluída como Reforma no PRTR, non regula ningún dos investimentos incluídos no PRTR nin se prevé que o Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO-FCPJ), previsto no artigo 56, se dote con fondos do PRTR. En todo caso, se algún investimento ou actuación derivada desta lei chegase a ter financiamento do PRTR, respectarase o etiquetado climático que lle puidese corresponder a dito investimento ou actuación.

Pola súa banda, o Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima 2021-2030 (PNIEC) é o instrumento de planificación para cumprir cos obxectivos e metas da Unión Europea no marco da política enerxética e climática. O PNIEC ten como obxectivo avanzar na descarbonización, sentando unhas bases firmes para consolidar unha traxectoria de neutralidade climática da economía e a sociedade no horizonte 2050. En concreto, para contribuír á descarbonización do sector da mobilidade, e plenamente aliñado con esta lei, o PNIEC inclúe a contribución deste sector ao obxectivo nacional de redución de gases de efecto invernadoiro, e marca a senda que ha de seguir para lograr este obxectivo en 2030. Para iso o PNIEC aposta, entre outras medidas, polo cambio modal, a redución dos tráfico, o uso do transporte público colectivo, a mobilidade sostible e a electrificación dos consumos enerxéticos do sector do transporte.

En resumo, é fundamental que os marcos estratéxicos, a lexislación e os seus desenvolvementos regulamentarios pola Administración Xeral do Estado, as comunidades autónomas e as entidades locais, no marco das súas respectivas competencias, estean aliñados co obxectivo para o horizonte de 2050 que fixe a «Estratexia a Longo Prazo para unha Economía Española Moderna, Competitiva e Climaticamente Neutra en 2050», así como cos fitos e metas establecidos no correspondente «Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima».

III

O sector do transporte encóntrase ante unha etapa de profundos cambios que se acentuarán nas próximas décadas. As novas tecnoloxías, a automatización, os retos medioambientais, os aspectos sociais e a concentración cada vez maior da poboación en grandes núcleos urbanos, en ocasións seguindo un modelo de cidade máis dispersa, especializada e de menor densidade que se sustenta nunha alta mobilidade, están producindo unha transformación disruptiva do sector.

O sistema de transportes español dispón dunha rede de infraestruturas de primeiro nivel, tanto en parámetros cuantitativos coma cualitativos, sen prexuízo da necesidade de completar determinados eixos e da súa adaptación, nalgúns casos, ás novas necesidades e realidades. Por iso, é o momento de centrarse en mellorar a regulación da mobilidade da cidadanía e do transporte de mercadorías dos sistemas produtivos, aproveitando a potencialidade da dixitalización e as novas tecnoloxías, e garantindo un uso eficiente dos recursos públicos.

As persoas e, concretamente, a necesidade de dar resposta ás súas necesidades de mobilidade cotiá dunha maneira sostible, sitúanse no centro da norma, que tamén pretende modernizar e adaptar o marco normativo da prestación dos servizos de transporte ás novas realidades e necesidades.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 14

A partir da análise anterior, esta lei estrutúrase nun título preliminar e oito títulos (del I ao VIII), que abarcan aqueles aspectos cuxa regulación se considerou necesaria, con contido tanto de tipo programático coma con proposicións imperativas, con obxecto de modernizar o marco xurídico actual e que poidan servir de orientación para as modificacións doutras leis que se vexan afectadas.

O título preliminar establece o obxecto e finalidade da lei, define os conceptos que se utilizan na mesma, recoñece a mobilidade como un dereito colectivo e a necesidade de que as Administracións faciliten o exercicio deste dereito, e establece os principios reitores das Administracións públicas neste labor. Trátase dun título cun contido programático relevante que, como se mencionou en apartados anteriores, debe inspirar a adaptación doutras normativas vinculadas ao ámbito da mobilidade.

O contido dos oito títulos restantes xustifícase e resúmese nos seguintes apartados.

IV

As Administracións públicas están ao servizo dos cidadáns e traballan polo interese xeral, debendo cooperar unhas con outras e acordar de maneira voluntaria a forma na que exercerán as súas competencias.

A satisfacción a un nivel razoable das necesidades da cidadanía en materia de mobilidade, en especial a cotiá, esixe non só reforzar neste ámbito os principios de cooperación e coordinación que rexen con carácter xeral, conforme ao título III da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, as relacións entre Administracións públicas, senón avanzar cara ao enfoque da cogobernabilidade.

Son varias as recomendacións procedentes de institucións nacionais e internacionais para acometer reformas que propicien mecanismos máis sólidos e robustos de coordinación e colaboración entre Administracións. Por exemplo, a Recomendación do Consello da Unión Europea, de 20 de xullo de 2020, relativa ao Programa Nacional de Reformas de 2020 de España e pola que se emite un Ditame do Consello sobre o Programa de Estabilidade para 2020 de España (2020/C 282/09), indica que «De modo máis xeral, unha coordinación reforzada e sostida entre os distintos niveis de goberno podería aumentar a eficacia das políticas e encamiñadas a facilitar a recuperación». E no ámbito específico das infraestruturas de transporte, o mesmo fixo a Autoridade Independente de Responsabilidade Fiscal, AAI, no xa mencionado estudo de Avaliación do Gasto Público correspondente ao ano 2019 relativo a Infraestruturas de Transporte («spending review») presentado o 30 de xullo de 2020, que establece na súa proposta n.º 13: «Crear mecanismos de coordinación e cooperación entre as Administracións e reformar a Conferencia Sectorial de Infraestruturas».

O título I da lei crea e regula, como instrumento de cooperación e colaboración, o Sistema Xeral de Mobilidade Sostible, inspirado noutros sistemas nacionais existentes no ordenamento xurídico vixente, como son o Sistema Nacional de Protección Civil, regulado na Lei 17/2015, de 9 de xullo, o Sistema Nacional de Saúde regulado na Lei 16/2003, de 28 de maio, de cohesión e calidade do Sistema Nacional de Saúde; ou o Sistema para a Autonomía e Atención á Dependencia, regulado na Lei 39/2006, de 14 de decembro, de Promoción da Autonomía Persoal e Atención ás persoas en situación de dependencia.

O Sistema Xeral de Mobilidade Sostible concíbese como un instrumento para facilitar o exercicio do dereito á mobilidade, como o elemento necesario para poder exercer outros dereitos constitucionais, tal e como se destaca no apartado I da presente exposición de motivos.

Así mesmo, este sistema facilitará o exercicio cooperativo e eficiente das competencias distribuídas pola doutrina constitucional entre as Administracións públicas, á luz das novas circunstancias e demandas sociais, ao interconectar de maneira aberta e flexible a pluralidade de servizos e actuacións destinados ao obxectivo común.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 15

O Sistema Xeral de Mobilidade Sostible dispón de diversos instrumentos para o seu desenvolvemento:

O primeiro é o Foro Territorial de Mobilidade Sostible, concibido como instrumento de cooperación entre as Administracións competentes en materia de transportes e mobilidade, dos regulados no artigo 145 da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, no que terán representación tanto as comunidades e cidades autónomas, coma os municipios de máis de medio millón de habitantes e as entidades locais con competencias en materia de mobilidade e transportes designadas pola Federación Española de Municipios e Provincias ou entidade que a substitúa, garantindo a representatividade de todos os territorios, así como as Administracións públicas competentes en materia de mobilidade e transportes nos territorios históricos e insulares.

O segundo órgano colexiado que forma parte do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible é o Consello Superior de Mobilidade Sostible. Para o deseño e implementación das políticas públicas no ámbito da mobilidade, é fundamental contar coa participación da sociedade e cos adecuados instrumentos de gobernabilidade para canalizar esa participación.

Ata o momento de aprobación da presente lei, existían no ordenamento xurídico español dous consellos de carácter consultivo en materias vinculadas ao transporte e a mobilidade:

— O Consello Nacional de Transportes Terrestres, regulado no artigo 36 da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres.

— O Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sostible, creado polo texto articulado da Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viaria, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 339/1990, de 2 de marzo.

O Consello Superior de Mobilidade Sostible asegurará a súa coordinación, dado que manterán a súa natureza de órganos consultivos nos seus respectivos ámbitos. Será o órgano superior de asesoramento, consulta e debate da Administración en asuntos que afecten ao funcionamento do sistema de transportes, sen prexuízo das funcións atribuídas ao Consello Nacional de Transportes Terrestres na Lei 16/1987, de 30 de xullo, e constituirase en seccións, segundo os diferentes ámbitos temáticos nos que se considere necesario estruturar a súa actividade.

Cabe destacar que o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible dispón, ademais, dun Consello Asesor. Este Consello Asesor tamén ten funcións específicas asignadas por normativas sectoriais. Na disposición adicional primeira establécense os aspectos esenciais, mentres que o seu réxime de funcionamento se regulará por orde ministerial.

O terceiro instrumento do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible é un instrumento dixital: o Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM).

Os documentos máis avanzados de gobernabilidade pública publicados por organismos internacionais, como a OCDE, insisten na necesidade de mellorar a calidade na formulación das políticas públicas a través da incorporación de datos, ou «evidencias» na toma de decisións. Trátase dun aspecto fundamental para que os cidadáns e as cidadás manteñan a confianza nos decisores políticos e nas decisións que toman, en contornos cada vez máis complexos, fragmentados e impredecibles.

Dispoñer de información sistematizada sobre o funcionamento do sistema de transportes e mobilidade, é un aspecto crítico para o deseño sólido das políticas públicas de mobilidade e transportes de todas as Administracións públicas. Á súa vez, para poder ter unha visión completa, é necesario que esta información estea estruturada e se alimente de distintas fontes, tanto públicas coma privadas. Recentes experiencias na xestión da crise sanitaria do COVID-19 revelaron que os sistemas de xestión de información das Administracións públicas teñen unha importante capacidade de mellora.

O EDIM concíbese como o instrumento co que poida estruturarse esta información. Trátase dunha ferramenta concibida como modular e escalable, que deberá recoller a

información actualizada sobre a oferta e a demanda de transportes, entre outras cuestións. O propio sistema irase perfeccionando a través do labor do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

Por último, o Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e os seus documentos complementarios que regula o título II, pechan a relación de instrumentos do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.

V

O título II recolle as medidas para fomentar unha mobilidade sostible. Concretamente integra un conxunto de preceptos, instrumentos, procedementos e iniciativas sobre mobilidade sostible que complementan a Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética, co obxectivo de favorecer a transición da oferta do sistema de transportes cara a modos, medios, servizos e pautas de mobilidade máis eficaces, enerxeticamente eficientes, seguros, accesibles, accesibles, equitativos e con menos emisións. Para lograr estes obxectivos, a transición debe realizarse mediante unha integración tanto vertical en todos os niveis das Administracións públicas, coma horizontal entre territorios, modos de transporte, sectores de actividade conexos e a cidadanía, e desta maneira tamén se contribuírá á consecución dos Obxectivos de Desenvolvemento Sostible da Axenda 2030 e do resto de Acordos internacionais como a Nova Axenda Urbana de Nacións Unidas ou o Acordo de París, contribuíndo ao desenvolvemento de asentamentos urbanos sostibles e inclusivos, e a descarbonización a longo prazo.

No capítulo I deste título, regúlase o Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS), como marco de condicións orientativas para a planificación e xestión sostible do transporte e a mobilidade sobre a base da colaboración e cooperación de todas as Administracións públicas, así como os documentos complementarios do DOMOS. O DOMOS incluírá as orientacións xerais para a mobilidade sostible, especificando as aplicables ás zonas urbanas e metropolitanas e ás zonas rurais ou de baixa densidade de poboación e un sistema de indicadores como mecanismo de información sobre o estado do transporte e a mobilidade, así como para a avaliación das políticas implantadas. Ademais, como documentos complementarios do DOMOS, será necesario desenvolver recomendacións metodolóxicas, así como guías de boas prácticas, con actuacións e experiencias satisfactorias dos axentes do sistema de transportes e mobilidade que poidan ser adoptadas ou executadas por outros, recolléndose neste capítulo os ámbitos mínimos para a súa elaboración.

Así mesmo, establécese a necesidade de fomentar medidas que favorezan concienciación e sensibilización e de incluír a mobilidade sostible no sistema educativo así como nas accións formativas vinculadas ao sistema de formación profesional, pois o acceso a unha información pública fiable e relevante, a comunicación regular e persuasiva, así como a formación en novos coñecementos e habilidades, son elementos básicos para a participación da sociedade na análise e definición das políticas públicas en materia de mobilidade sostible, así como para o respaldo da súa adopción e avaliación. Así mesmo, fomentárase o deseño e implementación de itinerarios urbanos seguros aos centros escolares que garanta a autonomía de movemento da infancia, no marco da Convención Internacional sobre os Dereitos do Neno da ONU de 1989.

As catro seccións do capítulo II abordan diferentes aspectos da planificación e xestión da mobilidade, incluíndo obrigas específicas en canto aos instrumentos de planificación da mobilidade.

En concreto, na sección 1.^a establécese o Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM) e o seu equivalente para as comunidades autónomas e recóllense obrigas para a elaboración de plans de mobilidade sostible de entidades locais, para grandes centros de actividade e plans de mobilidade sostible ao traballo.

Na sección 2.^a recóllense os aspectos inclusivos da mobilidade, incluíndo unha ordenación do sistema de medios de mobilidade no ámbito urbano, o fomento da mobilidade activa, as políticas e accións de mobilidade inclusiva para persoas con

discapacidade ou mobilidade reducida, así como as perspectivas de xénero e non discriminación na mobilidade.

A sección 3.^a está enfocada a mellorar a sostibilidade do sistema de transportes a través de actuacións complementarias en determinadas infraestruturas, edificacións e outras instalacións vinculadas ao mesmo. Recóllense, así, obrigas en canto á optimización enerxética de terminais de transporte, talleres e outras infraestruturas, edificios e instalacións, así como a utilización de enerxía procedente de fontes renovables en ditas instalacións, a necesidade de analizar a viabilidade de dotar determinadas vías de carrís de uso reservado ou preferente para o transporte público, vehículos de alta ocupación ou cero emisións, ou aspectos específicos en canto á redución das emisións de contaminantes á atmosfera procedentes das actividades desenvolvidas en portos e aeroportos, todo iso de conformidade coa normativa da Unión Europea aplicable.

Por último, a sección 4.^a proporciona elementos para mellorar a información e xestión ambiental e da enerxía por parte dos operadores de servizos de transporte.

Este título II complementase cunha serie de disposicións adicionais e finais:

A disposición adicional segunda fixa o prazo para a aprobación do primeiro Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS).

A disposición adicional terceira recolle a obriga de incluír no DOMOS os valores anuais que conformarían as sendas e fitos temporais indicativos do sector do transporte en consumo de enerxías, emisión de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes atmosféricos, e outras variables de mobilidade, como contribución ao cumprimento dos obxectivos nacionais en ditas materias.

Ademais, a disposición adicional cuarta contempla a elaboración dun Plan Estratéxico para a sostibilidade do transporte aéreo en España, partindo da análise dos seus principais impactos ambientais e a contribución de cada un dos actores na cadea de valor do sector.

Así mesmo, co fin de ampliar o catálogo de medidas que os municipios poden adoptar para garantir a adecuada calidade do aire nos seus termos municipais e minorar as emisións producidas polos vehículos a motor mediante a disposición final segunda modifícase o Real Decreto Lexislativo 2/2004, de 5 de marzo, polo que se aproba o texto refundido da Lei Reguladora das Facendas Locais. Esta habilitación legal permite que os municipios que así o desexen poidan introducir unha taxa pola circulación de vehículos que superen os límites ou categorías máximas de libre circulación estipuladas nas zonas de baixas emisións.

Ademais, a disposición adicional quinta contempla a obriga das Administracións de dispoñer de protocolos de actuación que poidan adoptarse e implementarse ante episodios de alta contaminación.

Por outra parte, non debe esquecerse que, nun sistema descarbonizado e eficiente, o papel da bicicleta ou ciclo se presenta como unha opción de transporte absolutamente sostible, cuxa utilización, en xeral, redunda na mellora da saúde das persoas e xera confianza, sempre que se establezan condicións e medidas que permitan o seu uso de forma segura.

Por estas razóns, a disposición adicional sexta céntrase no impulso decidido á mobilidade activa e en concreto no papel da bicicleta ou ciclo, no sistema de transportes, a través da creación dunha Estratexia Estatal de impulso ao uso da bicicleta, que fomente e coordine as diferentes políticas e accións arredor deste modo de transporte considerando non só o seu uso recreativo e deportivo, a súa importancia para o fomento do cicloturismo ou os seus beneficios para a saúde, senón entendéndoo como un elemento esencial da mobilidade cotiá, e tendo en conta a súa contribución á cadea de valor e o conseguinte impulso ao desenvolvemento empresarial do sector.

A disposición final terceira recolle a modificación do texto refundido da Lei do Estatuto dos Traballadores, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2015, de 23 de outubro, para incluír na negociación dos convenios colectivos as medidas para promover a implantación de plans de mobilidade sostible ao traballo co alcance e contido previstos na presente lei (o cal será de aplicación segundo se recolle na disposición transitoria primeira).

VI

O título III dedícase á planificación e xestión de infraestruturas para o transporte e os servizos de transporte público.

O capítulo I refírese á provisión de servizos de transporte terrestre de persoas e servizos de mobilidade en todo o territorio. Neste capítulo avánzase cara a un enfoque ambicioso na planificación e a provisión dos servizos de mobilidade no territorio, apostando por políticas públicas que integren os servizos tradicionais de transporte público, por estrada e ferrocarril, cos novos servizos de mobilidade, co fin de que a intervención pública poida adaptarse ás necesidades reais da cidadanía dun determinado contorno de maneira flexible e eficiente, e, por tanto, máis sostible. Apóstase, así mesmo, pola intermodalidade e pola posibilidade de xestionar de maneira integrada servizos e infraestruturas de transporte.

Desta maneira, en primeiro lugar, e de acordo co disposto no artigo 4, establécese que as Administracións públicas deben facilitar o dereito á mobilidade a través dos servizos de transporte público, así como a través dos servizos de mobilidade, que inclúen servizos como os da mobilidade compartida ou colaborativa, ou apoiándose noutros instrumentos, como subvencións.

As solucións de mobilidade que se implanten en cada territorio deberán ser as máis adaptadas ás súas necesidades. Trátase de materializar que o dereito á mobilidade sostible non debe limitarse ao acceso ao transporte público nin a unha visión centrada nas infraestruturas, senón que se deben utilizar todos os mecanismos e instrumentos dispoñibles para permitir satisfacer as necesidades de mobilidade da cidadanía sen necesidade de dispoñer dun vehículo privado motorizado, e cun uso eficiente dos recursos públicos.

Mención específica require a necesidade de impulsar solucións de mobilidade nas zonas rurais ou de baixa densidade de poboación como parte da acción pública necesaria para loitar contra a diferenza de oportunidades que poden existir no ámbito rural e como mecanismo fundamental para contribuír á cohesión territorial. Neste sentido, fórmulase a posibilidade de que o Estado participe no financiamento deste tipo de solucións cando afecten a territorios afectados polo reto demográfico, nas condicións que se establezan regulamentariamente. Ademais, co obxectivo de situar as persoas no centro das decisións de política pública, establécese a necesidade de que o sistema de transportes e mobilidade sexa un sistema integrado, preferentemente configurado en rede, sen prexuízo das Administracións competentes sobre os distintos servizos.

Ademais, destácase a posibilidade de utilizar calquera figura xurídica prevista na normativa de contratos naqueles servizos de transporte ou de mobilidade sostidos con fondos públicos, así como a utilización de subvencións ou axudas públicas. Así mesmo, recoñécese a posibilidade de incluír a xestión integrada de servizos de mobilidade ou de infraestruturas vinculadas aos servizos.

Por último, establécese, como unha categoría específica, os servizos de mobilidade de conexión cos servizos ferroviarios e os servizos regulares en autobús. Por unha banda, trátase de servizos cuxo obxecto é mellorar o acceso ás estacións de ferrocarril e por tanto facilitar o uso deste modo de transporte a través da intermodalidade. Por outra banda, poderanse promover servizos de mobilidade de conexión a outras liñas regulares de autobús preexistentes, entre os municipios que non dispoñan de parada na citada liña regular e as paradas máis próximas de localidades atendidas polas liñas regulares, con horarios coordinados cos das liñas regulares, sempre que non exista un servizo regular de autobús que cubra esta relación.

O capítulo II define as obrigas de servizo público nos servizos de transporte de competencia estatal de acordo co disposto na normativa europea, e establece determinadas prescricións coa finalidade de esixir a súa xustificación con base en motivos de interese público e de establecer os adecuados mecanismos de avaliación e seguimento.

En primeiro lugar, establécese os principios aos que deben responder as obrigas de servizo público en servizos de transporte de competencia estatal e os contratos de servizo público, como son a necesidade e a proporcionalidade da intervención pública no mercado, a eficiencia no sistema de transportes, a eficacia e eficiencia na xestión do gasto público,

a intervención temporal no mercado, a cooperación e corresponsabilidade entre Administracións públicas, así como outros principios inspiradores da lei con carácter xeral como son os de transparencia, obxectividade e non discriminación, de rendición de contas e responsabilidade.

Un destes principios básicos é o de corresponsabilidade no financiamento das obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal no sentido de que cando a Administración territorial propoñente destas obrigas non sexa o Estado, aquela deberá financiar o seu establecemento, así como o incremento de frecuencias ou a modificación que soliciten das súas características e que impliquen un maior custo. No caso de obrigas de servizo público que se impoñan no ámbito aéreo en rutas dentro da Península, a Administración Xeral do Estado poderá chegar a acordos ou convenios coas comunidades autónomas con respecto á provisión, pero a xestión do servizo e o control do mesmo corresponderalle en calquera caso ao Estado. Tales medidas supoñen unha intervención pública no mercado por motivos de interese público, polo que, con carácter previo ao establecemento de obrigas de servizo público, a lei determina que deberá elaborarse unha proposta que acredite a concorrencia de determinados requisitos e condicións que xustifiquen a súa aprobación polo Consello de Ministros.

Ademais, establécense regras específicas para os servizos de transporte regular de persoas por estrada de uso xeral de competencia estatal que consagran a senda de flexibilización e eficiencia na prestación destes servizos, configurados ata o momento, en todo caso, como servizos públicos de titularidade estatal e respecto dos cales, as novidades que introduce este título, así como a modificación da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres (LOTT) operada pola disposición final cuarta, abren a porta a unha maior racionalización dos servizos de competencia estatal.

Desta maneira, establécense condicións en canto á súa orixe e destino, paradas intermedias e tráfico intermedios que poidan ser concorrentes con outros autonómicos. Por outra banda, as relacións de mobilidade cotiá entre poboacións de distintas comunidades autónomas non atendidas por servizos de competencia estatal, serán satisfeitas por aquelas mediante os servizos de transporte ou de mobilidade que mellor se axusten ás necesidades dos cidadáns e as cidadás, sempre que se dean as circunstancias previstas no artigo 4 da Lei Orgánica 5/1987, de 30 de xullo, de Delegación de Facultades do Estado nas comunidades autónomas en relación cos transportes por estrada e por cable.

Este capítulo complétase cunha serie de disposicións transitorias e finais.

A disposición transitoria segunda fixa o prazo para establecer un novo mapa concesional de servizos de transporte regular de persoas por estrada de competencia estatal, integrado polo conxunto de servizos de competencia estatal, axustado aos novos principios da lei.

O mapa actual das concesións vixentes é o resultado dun proceso que evolucionou ao longo dos case cen anos que transcorreron desde a planificación das primeiras liñas regulares de persoas. Neste proceso tiveron lugar non só cambios normativos, senón tamén sucesivas modificacións, ampliacións e unificacións de tramos, así como diferentes trasposos de competencias entre Administracións territoriais. Todo iso viu xerando múltiples disfuncionalidades no conxunto do sistema, como a existencia de numerosos contratos que non satisfán adecuadamente a finalidade propia do transporte público regular de competencia estatal.

Así mesmo, encontrámonos con certos contratos nos que se superou o prazo de duración previsto sen que a Administración licitase ou adxudicase as novas concesións que substituirían as prorrogadas, sendo necesario poñerlle fin á inseguridade xurídica que xeraron estas situacións, indesexables desde o punto de vista do interese xeral.

O acentuado ritmo de transformación social e territorial das últimas décadas alterou os modelos de asentamento da poboación en España, cambiando notablemente as condicións sociodemográficas preexistentes no orixe das concesións. Ao incremento da actividade económica nos contornos urbanos e a maior mobilidade recorrente neles, únese a necesidade de reactivar e facilitar a mobilidade nas zonas rurais, evitando as

consecuencias negativas que pode producir o illamento destes núcleos de poboación nos que resulta máis acusado o descenso no número de habitantes e o seu envellecemento.

Por todo o anterior, un dos obxectivos da Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible e Conectada do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible consiste na elaboración dun novo mapa concesional de liñas regulares de transporte de persoas por estrada que substitúa o actual, co obxectivo de que a oferta de transporte público por estrada de competencia estatal se axuste mellor ás novas necesidades de mobilidade dos cidadáns e as cidadás, proporcione a maior conectividade posible, permita obter unha maior eficiencia no gasto público asociado ao transporte das Administracións públicas e vaia acompañado dun estudo previo que xustifique a viabilidade económico-financeira das liñas para os operadores de transporte, sobre a base dos novos criterios e prazos que a tales efectos establece a lei.

Deste modo, a disposición transitoria segunda establece un mecanismo de financiamento ás comunidades autónomas ou Administracións competentes con base nos estatutos de autonomía, que se regula especificamente na lei, supoñendo unha excepción aos mecanismos establecidos no artigo 86 da Lei 47/2003, de 26 de novembro, Xeral Orzamentaria. Este mecanismo recolle criterios claros para o cálculo do financiamento que poderían recibir as comunidades autónomas en caso de que determinados tráficos da súa competencia pasasen a xestionarse desde o ámbito autonómico, pero coa suficiente flexibilidade para ter en conta as características específicas de cada comunidade autónoma. Ademais asegúrase que ditos fondos se destinen exclusivamente a financiar servizos de transporte que anteriormente estaban cubertos por servizos de competencia estatal, e coa suficiente flexibilidade para que as comunidades autónomas poidan elixir a tipoloxía de servizo que consideren máis conveniente.

Todo iso incluíndo a posibilidade específica de que se unha comunidade autónoma non acepta xestionar ditos tráficos prestados actualmente no contorno de servizos de transporte público regular de persoas de uso xeral por estrada de ámbito estatal, se poidan seguir prestando no ámbito estatal, tal e como se veu facendo ata este momento.

En definitiva, o novo mapa proporciónalle unha maior seguridade xurídica ao sistema e supón unha oportunidade de axustar a oferta actual á demanda da cidadanía, permitindo modernizar os servizos ofrecidos conforme a criterios de racionalidade, calidade, equidade e eficiencia.

Ademais da disposición anterior, inclúese outra disposición transitoria cuxo obxectivo é mellorar a calidade do gasto público. Na disposición transitoria terceira faise referencia aos servizos ferroviarios declarados como obriga de servizo público e incluídos en acordo polo que se establecen as obrigas de servizo público correspondentes aos servizos de transporte ferroviario de persoas competencia da Administración Xeral do Estado na rede ferroviaria de interese xeral aprobado no Consello de Ministros. O transporte ferroviario é unha fórmula moi eficiente, tanto desde unha perspectiva ambiental coma económica, cando o nivel de utilización é alto e as Administracións públicas deben fomentar o seu uso. Non obstante, non o é no caso de niveis moi baixos de utilización: por iso, non adoita ser a mellor solución para os territorios de baixa densidade de poboación. Ningunha sociedade pode permitirse financiar con diñeiro público trens que vaian baleiros, porque iso ten un alto custo de oportunidade (o diñeiro podería dedicarse a mellores usos para a cidadanía) e non dá resposta ás necesidades de mobilidade. Neste sentido, para aqueles servizos cunha baixa demanda, fórmase a posibilidade de que as comunidades autónomas, co acordo dos municipios afectados, poidan solicitar que deixen de prestarse eses servizos, de forma que o importe destinado á compensación dos mesmos no contrato vixente poida financiar outras solucións de mobilidade que resulten máis eficientes e que faciliten o dereito á mobilidade sostible dos cidadáns ou cidadás dos municipios afectados.

A continuación, a disposición final cuarta formula a modificación dalgúns artigos da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres, para facelos coherentes co contido desta lei.

Seguidamente, e anticipando a regulación ao mercado, prevese no seu artigo 42 a posibilidade de que regulamentariamente poida esixirse autorización a vehículos que

circulen a unha velocidade igual ou inferior a 40 quilómetros por hora, ante a opción de que, no curto prazo, a aparición de novos tipos de vehículos de repartición de mercadorías fíxese necesaria a intervención na regulación de dito aspecto.

Por outra parte, explíciase que os novos servizos de mobilidade colaborativa como o coche compartido, que son unha realidade no novo ecosistema da mobilidade desde hai uns anos, constitúen unha modalidade de transporte privado particular no marco da ordenación dos transportes terrestres, abríndose a posibilidade de delimitar adecuadamente por vía regulamentaria dita actividade económica, da referida á prestación dos servizos de transporte por conta allea.

Así mesmo, inclúese como nova categoría de transporte público de persoas, xunto ao transporte regular e discrecional, o transporte á demanda, que deberá prestarse no marco dun contrato administrativo, e permitiralles ás Administracións públicas axustar a prestación de servizos de transporte ás necesidades de zonas con escasa demanda.

Por último, inclúese na lei, como un suposto de arrendamento de vehículos sen condutor, a actividade do uso temporal de vehículos, coñecida como «carsharing».

VII

O capítulo III do título III refírese á planificación de infraestruturas de transporte de competencia estatal e concretamente a establecer os criterios que permitan unha adecuada toma de decisións no seu proceso de planificación e construción. A Administración Xeral do Estado é competente na planificación, execución e xestión das infraestruturas de transporte de interese xeral, que inclúen os portos de interese xeral, os aeroportos da rede de Aena S.M.E., S.A., a Rede de Estradas do Estado e as liñas ferroviarias que forman parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

As infraestruturas son a base do sistema de mobilidade e loxística dun país. O seu desenvolvemento, cando se traduce en melloras efectivas para as persoas usuarias, debe ser un instrumento eficaz para contribuír ao desenvolvemento económico, equilibrio territorial e cohesión social. Non son un fin en si mesmas senón un instrumento para fins superiores. Pola súa natureza de ben público, por implicar diversos sectores e territorios, e por ter impactos a moi longo prazo que transcenden os gobernos e xeracións que as deciden, acometen e financian, a mobilidade e as infraestruturas son un asunto de Estado.

A evolución das infraestruturas de transporte en España pode considerarse un caso de éxito. Tras un esforzo inversor intenso, sostido e eficaz, superouse o atraso do que se partía hai unhas décadas, e agora España dispón dunha das redes de infraestruturas de transporte máis modernas e completas do mundo, integrada na rede supranacional europea de transporte, e que supera en moitos indicadores os países máis desenvolvidos do noso contorno. Isto permitiu abrir España ao mundo, aumentar a produtividade e o PIB per cápita, equilibrar o territorio, e lograr maiores oportunidades para a vida das persoas, sen prexuízo de que aínda haxa aspectos que corrixir ou nos que avanzar. Esta transformación realizouse da man de gobernos de diferentes orientacións políticas e cun alto grao de consenso social e político.

Non obstante, algunhas das grandes infraestruturas de transporte construídas en España non contribuíron á converxencia en PIB ou renda per cápita dos territorios nos que se localizan, o cal esixe un exercicio rigoroso de análise para asegurar que os investimentos que se planifiquen e executen a futuro cumpran de maneira eficiente a función para a que foron concibidas.

É importante ter en conta o custo de oportunidade de investir nun activo que non resulta esencial ou que se pode resolver con solucións moito máis eficientes e de menos custo cando cabe identificar no territorio outras necesidades de investimento máis inaprazables e que poden contribuír a un maior beneficio social.

Por todo iso, debe considerarse que, dado o alto volume de stock de capital acumulado nas últimas décadas no noso país, os rendementos dun investimento adicional en infraestruturas poden ser decrecentes. Isto fai que un sobreinvestimento en infraestruturas, en lugar de conducir a unha maior prosperidade e desenvolvemento, lle reste

competitividade ao país, ao incorrer en custos de oportunidade ao drenar recursos doutros investimentos que si serían máis produtivos. Ademais, o investimento en infraestruturas debe tender cara a un modelo adaptado á nova realidade. Sen prexuízo de que persistan conexións e actuacións de alto impacto pendentes, e sabendo da existencia de proxectos concretos que pola súa rendibilidade económica, social e medioambiental precisen ser acometidos, a necesidade de investimento en obra nova atenúase e, pola contra, incrementáanse as necesidades de mantemento e conservación, así como as derivadas da introdución de tecnoloxía ou dixitalización ou as de adaptación ao cambio climático.

Por último, de cara ao futuro, as prioridades han de centrarse non nas infraestruturas en si mesmas, senón nos servizos que lles prestan ás persoas usuarias nun novo contexto demográfico, fiscal, tecnolóxico e de conciencia medioambiental.

Por outra banda, tal e como se mencionou anteriormente, a Autoridade Independente de Responsabilidade Fiscal, AAI, no seu estudo de Avaliación do Gasto Público correspondente ao ano 2019 relativo a Infraestruturas de Transporte («spending review»), presentado o 30 de xullo de 2020, estableceu unha serie de propostas para mellorar a calidade do investimento público, entre as que se encontran a necesidade de avaliación ex ante e ex post do impacto económico, social e ambiental de plans e proxectos. Ademais, indica na súa recomendación n.º 7 que os proxectos de infraestrutura se sometan a unha avaliación da súa rendibilidade socioeconómica co obxectivo de achegar evidencias ao proceso de toma de decisións.

A necesidade de someter os proxectos de infraestrutura a unha avaliación da súa rendibilidade socioeconómica xa se encontra actualmente recollida na normativa sectorial. Non obstante, as conclusións destas análises non sempre se teñen en conta de maneira homoxénea, aspecto no que tamén ten unha grande influencia o financiamento orzamentario ou extraorzamentario das actuacións correspondentes.

No caso das infraestruturas portuarias e aeroportuarias trátase de investimentos financiados extraorzamentariamente e xa existen actualmente mecanismos que analizan a rendibilidade dos investimentos, se ben desde unha perspectiva puramente sectorial.

No caso dos investimentos públicos financiados polas autoridades portuarias, en primeiro lugar, o artigo 156 do Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante, aprobado por Real Decreto Lexislativo 2/2011, de 5 de setembro, establece que o réxime económico dos portos de titularidade estatal deberá responder ao principio de autosuficiencia económica de cada unha das autoridades portuarias nun marco de autonomía de xestión económico-financeira dos organismos públicos portuarios. Neste contexto de autosuficiencia económica, as autoridades portuarias deben incluír dentro do seu Plan de Empresa os investimentos previstos, que deberán contar cunha análise financeira e de rendibilidade. O Plan de Empresa é aprobado por cada autoridade portuaria e por Portos do Estado.

No caso dos aeroportos da rede de Aena SME, SA, os investimentos establécense a través do Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) previsto na Lei 18/2014, de 15 de outubro, de aprobación de medidas urxentes para o crecemento, a competitividade e a eficiencia. Os investimentos do DORA fináncianse a través das tarifas aeroportuarias e o seu establecemento sométese a trámite de participación das compañías aéreas e a informe da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia (CNMC), o que supón, de facto, un contrapeso suficiente para garantir a rendibilidade das mesmas.

Non ocorre o mesmo no caso dos investimentos ferroviarios e viarios, que se financian na súa maioría orzamentariamente e nos que, de acordo coas conclusións do estudo da Autoridade Independente de Responsabilidade Fiscal, AAI, ao que se fixo mención anteriormente, non existen na actualidade mecanismos suficientes para garantir a rendibilidade económico-social dos investimentos e recoméndase reforzar estes mecanismos.

De feito, no caso da planificación de investimentos tanto en materia viaria coma ferroviaria, a normativa regulatoria sectorial existente ata o momento, se ben prevé procesos de avaliación ex ante, non os establece en fases temperás do proceso de toma de decisión, nin tampouco prevé a realización posterior de avaliacións de resultados dos

investimentos unha vez xa completados e postos en servizo, nin a súa realización permite priorizar as actuacións.

Neste contexto, a disparidade de metodoloxías existentes para a realización destas avaliacións, e tal e como se recomenda polos organismos externos, aconsella o establecemento de procedementos comúns para os distintos tipos de avaliación socioeconómica e, no seu caso, financeira, a realizar para as infraestruturas viarias e ferroviarias de titularidade estatal, sempre tendo en conta as determinacións establecidas pola Unión Europea e as particularidades de actuacións singulares como son as integracións do ferrocarril en ámbitos urbanos.

En relación con todos os modos, prevese a realización dunha avaliación ex ante en dúas etapas: unha análise preliminar de rendibilidade socioambiental e, posteriormente, un estudo de rendibilidade económica, social e ambiental e, no seu caso, financeira, e realizarase tendo en conta unha perspectiva multimodal e da influencia que unha determinada infraestrutura poida ter sobre a mobilidade xeral no seu contorno.

Igualmente, a avaliación deberá prestarlles unha atención especial aos obxectivos climáticos e, en particular, ás emisións de gases de efecto invernadoiro e de contaminantes atmosféricos.

Ademais, determínase a necesidade da realización dunha avaliación ex post dos proxectos de investimento, nun prazo de cinco anos desde a súa posta en servizo, prevendo a recompilación informática e a posta á disposición destes resultados na páxina web do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

As análises ex post deben realizarse respecto de todo tipo de infraestruturas, con obxecto de ter unha análise homoxénea e sistemática que poida valorar a calidade do gasto público en España.

O capítulo complementábase con dúas disposicións finais (disposición final quinta e disposición final sexta), nas que se modifican respectivamente o artigo 15 da lei 37/2015, de 29 de setembro, de estradas, e os artigos 5 e 6 da Lei 38/2015, de 29 de setembro, do sector ferroviario, para adaptar ambas as leis ao réxime de avaliacións establecido no capítulo III do título III da lei.

Pola súa parte, nas disposicións transitorias cuarta e quinta establécese o réxime transitorio para a aplicación dos artigos incluídos en dito capítulo.

VIII

O título IV regula a participación do Estado no financiamento da mobilidade sostible, incluíndo o financiamento estatal do transporte público colectivo urbano de persoas.

A Lei 7/1985, de 2 de abril, Reguladora das Bases do Réxime Local, establece no seu artigo 26 a obrigatoriedade para os municipios con poboación superior a 50.000 habitantes de dispor de transporte colectivo urbano de persoas. Pola súa parte, o Real Decreto Lexislativo 2/2004, de 5 de marzo, polo que se aproba o texto refundido da Lei Reguladora das Facendas Locais, establece na súa disposición adicional quinta, que os orzamentos xerais do Estado de cada ano incluírán crédito en favor daquelas entidades locais que, calquera que sexa a forma de xestión, teñan ao seu cargo o servizo de transporte colectivo urbano.

O transporte urbano de persoas é un ámbito de gran relevancia económica, social e ambiental. Segundo os datos da Estatística de Transporte de Viaxeiros (TV) do Instituto Nacional de Estatística (INE), cada ano realízanse en España máis de tres mil millóns de viaxes urbanas en transporte regular colectivo, o que representa máis do 60 % de todas as viaxes realizadas en España. Por outra parte, segundo a Comisión Europea, a circulación urbana é a causa do 40 % das emisións de CO₂ e do 70 % das emisións doutros contaminantes procedentes do transporte por estrada.

É, por tanto, evidente, que a súa transcendencia supera o ámbito estritamente municipal e o seu desempeño ten implicacións para a sostibilidade ambiental e a redución de gases de efecto invernadoiro e contaminantes atmosféricos, para a actividade

económica xeral e para a cohesión social e territorial. Esta lei trata de dar un importante paso adiante para acelerar a transición cara a un transporte cero emisións.

Por iso, a lei formula unha contribución financeira do Estado ao transporte público colectivo urbano de persoas que promova unha explotación eficiente do servizo de forma coherente en toda España, se ben, tendo en conta as especificidades e condicións económicas de cada ámbito de prestación, que incentive a corresponsabilidade das demais Administracións na súa sostibilidade financeira e respectando o ámbito competencial vixente.

O novo sistema, que entrará en vigor no exercicio orzamentario seguinte ao da publicación das bases reguladoras das subvencións con dito fin e se liquidará no exercicio orzamentario posterior, substitúe os dous sistemas actuais para contribuír ao financiamento do transporte público colectivo urbano de persoas, que seguen criterios e procedementos diferentes: por unha parte, un sistema de subvencións nominativas aplicables a ámbitos concretos e, por outra parte, un sistema de subvencións por concorrencia competitiva para o resto dos ámbitos locais. A nova regulación crea un sistema homoxéneo e obxectivo para todo o territorio, pero tendo en conta as condicións obxectivas que poidan ter relevancia para a prestación do servizo en cada caso concreto, así como as condicións económicas da entidade local titular do servizo co fin de facilitar que todos os cidadáns poidan acceder a un servizo de calidade con independencia da capacidade de financiamento da entidade local titular do servizo.

O título desenvólvese en sete artigos. En primeiro lugar, fíxanse os servizos obxecto de financiamento por parte do Estado que serán aqueles reservados ás entidades locais pola Lei Reguladora das Bases do Réxime Local e incorpóranse tamén determinados servizos de ámbito urbano, aínda que a súa titularidade sexa doutras Administracións, recollendo así outras formas existentes de atender a mobilidade urbana de forma eficiente e aumentando desta maneira a flexibilidade e equidade do sistema.

A continuación, créase o «Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible, fondo carente de personalidade xurídica (FECMO-FCPJ)» como instrumento para xestionar as subvencións, e defínense os destinos aos que se poden dirixir as subvencións, que son: os custos operativos directamente relacionados coa prestación do servizo, e proxectos de investimento no ámbito dos servizos regulados neste título IV. Poderán ser beneficiarias das subvencións os municipios que cumpren determinados requisitos e que prestan o servizo de transporte público colectivo urbano de persoas, aos que se suman as autoridades de transporte metropolitano que prestan servizos obxecto de financiamento, para reflectir a realidade da organización da prestación dos servizos actuais. Así mesmo, regúlanse tamén condicións que poderá establecer o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible para promover os principios e obxectivos desta lei.

No texto recóllense os conceptos nos que se baseará a metodoloxía de cálculo para a determinación da contía das subvencións dos custos operativos, que se desenvolverá regulamentariamente. Para favorecer a eficiencia na prestación e o uso dos recursos públicos, óptase por vincular a subvención a parámetros de produción ou demanda directamente relacionados cos custos operativos, e non subvencionar unha porcentaxe do importe destes custos, pois estes poderían incorporar ineficiencias ou distorsións que se deben combater. Isto non impide que se teñan en conta condicións obxectivas do ámbito da prestación con incidencia nos custos, así como un factor de equidade para favorecer un servizo de calidade tamén nos municipios de menor renda ou capacidade de financiamento do servizo. Ademais, establécense uns límites á contribución financeira do Estado en relación cos custos operativos, e o déficit de explotación para evitar inequidades ou distorsións. Finalmente, regúlanse as convocatorias para proxectos de investimento que se poidan subvencionar con cargo ao FECMO-FCPJ.

IX

O título V dedícase á innovación, a dixitalización e a formación en transporte e mobilidade.

En novembro de 2020 o Consello da Unión Europea adoptou un documento de conclusións (13026/20) sobre os espazos controlados de probas, coñecidos internacionalmente como «sandboxes» e as cláusulas de experimentación como ferramentas dun marco normativo favorable á innovación, resistente ao paso do tempo e que lles dea resposta aos retos disruptivos na era dixital, que destaca que os espazos controlados de probas poden brindar a oportunidade de potenciar a regulación mediante unha aprendizaxe normativa proactiva, propiciando que os reguladores adquiran un maior coñecemento normativo e detecten os mellores medios para regular as innovacións a partir de ensaios con datos reais, especialmente nunha fase moi temperá, o que pode ser especialmente importante fronte a grandes incertezas e retos perturbadores, así como para a elaboración de novas políticas.

Así mesmo, subliña que os espazos controlados de probas deben respectar e fomentar a aplicación dos principios de subsidiariedade e proporcionalidade, así como do principio de precaución. Debe garantirse sempre un elevado nivel de protección, entre outros, dos cidadáns, os consumidores, os traballadores, a saúde, o clima e o medio ambiente, así como da seguridade xurídica, a estabilidade financeira, a igualdade de condicións e a competencia leal, e deben respectarse os niveis de protección existentes.

Neste contexto, o capítulo I do título V regula un «sandbox» ou espazo controlado de probas normativo para o ámbito do transporte e a mobilidade, dirixido á innovación regulatoria, na medida en que a súa finalidade é que a Administración coñeza a actividade innovadora proposta polo promotor, valore a súa acomodación ao marco regulador vixente e adopte, no seu caso, as modificacións normativas que resulten necesarias.

Trátase dun conxunto de disposicións cuxo obxectivo é que do resultado dos proxectos que se proben no espazo controlado de probas se obteña unha proposta normativa que garanta que a regulación incorpore a visión práctica dos operadores do mercado, resultando de todo iso unha evidente utilidade e que non sexa percibido como un impedimento ou obstáculo ao exercicio da actividade empresarial.

O espazo controlado de probas busca poñer á proba proxectos de innovación en mobilidade entendidos como proxectos que xeren novos modelos de negocio, aplicacións, procesos ou produtos para a prestación de servizos de mobilidade e outros servizos complementarios, e non meras propostas de modificación normativa, sen perder de vista a seguridade no desenvolvemento destas probas, establecendo un control dos seus riscos.

Con esta proba preténdese avanzar na regulación normativa para incluír novas formas de mobilidade e adaptarse aos cambios tecnolóxicos que afectan a dita mobilidade, cunha evidente vocación transformadora. Exemplos de innovacións que poderían probarse nos próximos anos son as relativas a aerotaxis ou a introdución de vehículos automatizados en todos os modos de transporte.

Neste capítulo, régúlase todo o proceso para a participación dun proxecto no espazo controlado de probas, desde a solicitude de participación, os seus requisitos, suxeitos intervinientes e condicións de participación, ata o resultado e finalización de dita participación. Así mesmo, régúlase todo o proceso de gobernabilidade e a condición dos participantes nas probas.

X

O capítulo II do título V refírese aos vehículos automatizados e a súa incorporación ao sistema de transportes. A intelixencia artificial é un concepto que se aplica aos sistemas que manifestan un comportamento intelixente, pois son capaces de analizar o seu contorno e pasar á acción (con certo grao de autonomía) co fin de alcanzar obxectivos específicos. A utilización da mesma é cada vez máis intensa no ámbito do transporte e a mobilidade. De maneira específica, a innovación nos vehículos non tripulados, conectados ou

automatizados é constante, incluíndo neste campo tanto os drons ou aeronaves non tripuladas (UAS nas súas siglas en inglés), coma os vehículos automatizados por estrada, trens e embarcacións náuticas autónomas.

A utilización destes vehículos non se encontra permitida de forma xeneralizada hoxe en día, e desde o punto de vista da seguridade, cada tipo de vehículo dispón dun marco regulador sectorial, tanto a nivel europeo coma, en ocasións, a nivel nacional. Ademais, trátase de marcos normativos en constante evolución. Por iso, non é obxecto desta lei regular o funcionamento dos vehículos nin as súas condicións de seguridade.

O capítulo comeza cun artigo sobre os principios de actuación das Administracións públicas para a regulación e promoción da introdución progresiva dos vehículos automatizados no sistema de transportes. Este artigo, de carácter programático, aplicaría a calquera tipo de vehículo automatizado, mentres que o resto dos artigos que forman parte deste capítulo se refiren especificamente á conducción automatizada por estrada.

A conducción automatizada por estrada presenta oportunidades para mellorar a seguridade viaria, a sostibilidade e eficiencia do sistema de transportes, a inclusión e accesibilidade dos cidadáns e as cidadás, e a resposta ás novas necesidades de mobilidade. As Administracións públicas deben facilitar o desenvolvemento, investigación e innovación desta tecnoloxía que pode ofrecer considerables beneficios para a sociedade. Cunha adecuada regulación e política pública en conducción automatizada, poderase protexer a seguridade física e ciberseguridade da cidadanía e os dereitos das persoas no desenvolvemento destas tecnoloxías e dos seus datos, ao tempo que se alcanzan obxectivos de interese público.

A lei senta as bases para regular a futura operación dos vehículos automatizados de pasaxeiros e mercadorías en vías públicas. Ao mesmo tempo, a lei promove a realización de probas desta tecnoloxía a través de dúas actuacións: por unha banda, crea unha xanela única a través da cal os interesados poden consultar a información sobre os procedementos de probas e realizar os trámites correspondentes; por outra banda, dáselles preferencia de acceso a espazos controlados de probas aos vehículos automatizados e servizos de transporte prestados con estes vehículos. Estas dúas actuacións tratan de facilitar a colaboración público-privada, esencial para poder avanzar no desenvolvemento desta tecnoloxía e da súa regulación sen impoñer cargas administrativas innecesarias.

Neste sentido, formúlase a Oficina para o Facilitamento de Probas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA) como unha xanela única que facilite a realización de probas destes vehículos en vías públicas.

Así mesmo, establécese a obriga aos órganos competentes na regulación do transporte por estrada a adecuar a súa normativa a este tipo de vehículos.

XI

O capítulo III do título V refírese á dixitalización e a promoción dos datos abertos en materia de transportes e mobilidade, entendendo en xeral por datos abertos aqueles en formatos abertos que poden utilizar, reutilizar e compartir libremente calquera persoa con calquera fin.

A innovación baseada nos datos reportaralle enormes beneficios á cidadanía, por exemplo, para a nova mobilidade e a súa contribución ao Pacto Verde Europeo.

A Estratexia Europea de datos sinala que é esencial dispoñer de máis datos para facer fronte aos retos sociais, climáticos e medioambientais; fai fincapé nos beneficios que lles reportará aos cidadáns a innovación baseada nos datos; e propón a creación de espazos comúns de datos interoperables a escala da Unión Europea en sectores estratéxicos, incluído un espazo común europeo de datos relativos á mobilidade. O obxectivo xeral do espazo común europeo de datos sobre mobilidade é contribuír a acelerar a transformación dixital e ecolóxica do sector europeo de mobilidade e o transporte, reforzando o seu rendemento e a súa cobertura territorial e contribuíndo á integración global do sistema.

No que se refire ao transporte, en decembro de 2020 a Comisión Europea presentou a súa «Estratexia de mobilidade sostible e intelixente» que inclúe especificamente unha

acción dedicada á «Innovación, datos e intelixencia artificial para unha mobilidade máis intelixente».

Por outra banda, a Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se establece o marco para a implantación dos sistemas de transporte intelixentes no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte, trasposta ao ordenamento xurídico nacional mediante o Real Decreto 662/2012, recolle seis accións prioritarias a levar a cabo, das cales catro delas dan lugar a puntos de acceso nacionais de información. Son os denominados puntos de acceso nacionais sobre subministración de servizos de información: sobre desprazamentos multimodais, de tráfico en tempo real, sobre o tráfico en relación coa seguridade viaria, e sobre zonas de estacionamento seguras e protexidas para os camións e os vehículos comerciais, que se encontran regulados mediante os Regulamentos Delegados da Comisión Europea 2022/670, 2017/1926, 2015/962, 886/2013 e 885/2013, respectivamente.

No ámbito dos servizos de transporte e mobilidade, é de especial relevancia o Punto de Acceso Nacional Español de Transporte Multimodal, tamén denominado de subministración de información sobre desprazamentos multimodais, pois persegue poñer á disposición de terceiros os datos en soporte dixital da oferta de transporte e dos servizos de mobilidade de persoas, así como das infraestruturas ao servizo desta, co conseguinte potencial para o desenvolvemento de aplicacións neste ámbito.

O Regulamento Delegado (UE) 1926/2017 que regula este punto de acceso nacional, modificado mediante o Regulamento Delegado (UE) 2024/490, prevé a incorporación progresiva dos datos en soporte dixital, e alenta os Estados membros a buscar formas economicamente eficientes e adecuadas ás necesidades de dixitalización da información dos diferentes modos de transportes e servizos de mobilidade de persoas.

A esta normativa europea mencionada únense os requirimentos de reporte de datos de caracterización das infraestruturas, avance na execución e investimentos do Regulamento de Orientacións da Rede Transeuropea de Transporte e a necesidade de dar cumprimento á condición favorecedora establecida no Regulamento (UE) 2021/1059 sobre disposicións específicas para o obxectivo de cooperación territorial europea (Interreg) que recibe apoio do Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional e dos instrumentos de financiamento exterior.

Para facilitar a dispoñibilidade de datos abertos no ámbito do transporte e a mobilidade de persoas, é esencial, por unha parte, impulsar a dixitalización das empresas de transporte e os xestores de infraestruturas, que son quen deben proporcionar unha parte importante dos datos; por outra parte, é necesario incluír na lei a obrigatoriedade de proporcionar estes datos, de acordo coa normativa europea, con características e funcionalidades específicas. Adicionalmente, é preciso tamén regular o acceso a esta información e o modo de utilización destes datos por parte de terceiros.

No ámbito nacional resulta de aplicación o establecido na Lei 37/2007, de 16 de novembro, sobre reutilización da información do sector público, que ten por obxecto a regulación básica do réxime xurídico aplicable á reutilización dos documentos elaborados ou custodiados polas Administracións públicas, os organismos e entidades do sector público institucional que non teñan carácter industrial ou mercantil e determinadas sociedades mercantís pertencentes ao sector público institucional.

Por último, dentro deste título, inclúese un artigo relativo á prospección e detección das necesidades formativas do sistema produtivo no ámbito da mobilidade e o transporte.

O sector do transporte e a loxística están cambiando moi rapidamente. A introdución acelerada da dixitalización, as novas tecnoloxías ou a automatización de procesos, entre outras cuestións, requiren de novos perfiles profesionais cunha formación adaptada ás necesidades reais do sistema produtivo. Xa existen en España mecanismos de carácter transversal para a identificación de novas necesidades formativas, tanto desde o ámbito universitario coma desde o ámbito da formación profesional ou de capacitación. Non obstante, desde o sector do transporte manifestouse en diversas ocasións a necesidade de abordar este sector dunha maneira máis específica, que é precisamente o que se pretende neste artigo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 28

XII

O título VI ten por obxecto regular determinadas cuestións en materia de transporte de mercadorías e de loxística.

O sector do transporte de mercadorías e a loxística en España ten un valor estratéxico innegable para a economía nacional, tal e como o corroboran as magnitudes económicas sobre a súa participación no PIB, a súa dimensión e o número de empregos que xera.

O transporte de mercadorías por estrada e por ferrocarril de competencia estatal encóntranse regulados na Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres e na Lei 38/2015, de 29 de setembro, do sector ferroviario. Ademais, a Lei 15/2009, de 11 de novembro, do contrato de transporte terrestre de mercadorías, establece o marco nacional do dereito contractual aplicable nestes dous sectores de actividade.

Non obstante, as dificultades no funcionamento dos distintos modos de transporte teñen un carácter diferente.

O transporte de mercadorías por ferrocarril representa en España unha cota de mercado moi baixa (4 % de t-km) e resulta necesario impulsar unha política activa para conseguir que a súa participación sexa maior a fin de lograr un sector do transporte de mercadorías máis eficiente e cun menor impacto de custos medioambientais no conxunto da sociedade. Nos últimos vinte anos, deseñáronse numerosos plans para alcanzar este fin, sen que ata o momento esta política tivese o éxito esperado. Non obstante, este obxectivo pode alcanzarse a través da implementación de medidas concretas que non requiren doutro tipo de instrumento normativo. Si que resulta esencial poder dispoñer dun instrumento que estableza accións concretas para impulsar este tipo de transporte, tal e como se establece na disposición adicional novena.

Así mesmo, é necesario contribuír á mellora do funcionamento da cadea loxística. Neste sentido, este título contén tamén unha serie de artigos que se refiren aos nodos loxísticos. A actividade loxística é unha parte fundamental tanto da xestión da cadea de subministración coma da distribución. Consiste na organización e xestión dos fluxos de bens relacionados coa compra, produción, almacenamento, distribución e disposición, reutilización e intercambio de produtos, así como coa prestación de servizos de valor agregado.

Unha gran parte da actividade loxística prodúcese nos denominados «nodos loxísticos» que, tal e como se recolle no artigo 2 de definicións, son puntos de intercambio de mercadorías onde se realizan actividades que achegan valor engadido á cadea de transporte, tales como a manipulación, o procesamento e, no seu caso, o almacenamento da mercadoría.

Para un adecuado funcionamento do sistema loxístico resulta necesario categorizar os nodos loxísticos, designándose aqueles que deban ser cualificados como nodos loxísticos de importancia estratéxica estatal, que deben cumprir determinadas condicións e que serán considerados prioritarios a efectos dos investimentos que se requiran. De maneira complementaria, as comunidades autónomas poden designar os nodos loxísticos de interese autonómico e establécese a necesidade de establecer un catálogo de nodos loxísticos intermodais. Estes nodos contribuirán a que a distribución de mercadorías chegue a todo o territorio.

XIII

O título VII refírese á participación pública e a transparencia.

O desenvolvemento de proxectos relacionados coas infraestruturas e os transportes supón impactos relevantes sobre as comunidades nas que se desenvolven.

Facilitar a participación cidadá no desenvolvemento de proxectos, demostrouse internacionalmente como unha ferramenta eficaz e valorada á hora de acometer políticas públicas de maneira consensuada e principalmente orientadas á cidadanía.

Este feito intensifícase cando as accións dun proxecto inciden directamente na calidade de vida da poboación e o seu contorno, tanto polos posibles efectos ambientais

derivados da execución do proxecto, coma por outros que poidan incidir na mobilidade, no equilibrio territorial ou nas expectativas de desenvolvemento. O disposto neste título parte da regulación xeral contida na Lei 19/2013, de 9 de decembro, de Transparencia, Acceso á Información Pública e Bo Goberno, referíndose á mesma co obxecto de asegurar o cumprimento dos seus principios e obrigas no exercicio de actuacións e políticas relacionadas coa mobilidade.

Neste sentido, cabe destacar que o contido deste título enlaza co concepto de «goberno aberto», que ten como obxectivo que os cidadáns e as cidadás colaboren na creación e a mellora dos servizos públicos e no robustecemento da transparencia e a rendición de contas. O concepto de goberno aberto susténtase en tres pilares básicos: a transparencia, a colaboración e a participación.

Co fin de seguir avanzando en materia de participación cidadá, transparencia e publicidade activa, e con base no cambio de paradigma da mobilidade, centrada no individuo, a Administración debe poñer á disposición deste todas as ferramentas que lle poidan axudar a satisfacer as súas necesidades no ámbito do transporte. Por isto impónse a necesidade de manter actualizada unha páxina web no dominio do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible que conteña toda a información prevista nesta lei e que se difunda o material divulgativo.

Ademais, neste título obrígase a Administración a elaborar un informe de actividade periódico en materia de políticas públicas de mobilidade e transporte.

XIV

O título VIII corresponde ao réxime sancionador.

De acordo co establecido no artigo 25 da Constitución Española, que consagra o principio de legalidade en materia sancionadora, é precisa unha norma con rango de lei para habilitar o exercicio da potestade sancionadora. Esta deberá adecuarse aos principios que con carácter básico recolle o capítulo III do título preliminar da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público. En concreto, o título VIII divídese en 8 artigos onde se regula a potestade sancionadora, os suxeitos responsables, o procedemento sancionador, así como o réxime de infraccións e sancións, coa debida clasificación en graves e leves.

Este réxime configúrase baixo o principio de intervención mínima do dereito sancionador, pois considérase que os obxectivos da lei non se lograrán a base de rixidas sancións senón mediante un importante impulso da formación en materia de mobilidade sostible e unha actuación administrativa baseada nos principios de colaboración e cooperación. É por este motivo polo que o réxime sancionador inclúe só aquelas condutas que poidan prexudicar ao Sistema Xeral de Mobilidade Sostible e prevé sancións de contía non excesivamente elevada.

XV

O texto normativo adáptase aos principios de boa regulación previstos no artigo 129 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas; isto é, os principios de necesidade, eficacia, proporcionalidade, seguridade xurídica, transparencia e eficiencia.

Así, cúmprense os principios de necesidade e eficacia, por canto se adecúa a obxectivos de interese xeral e é necesaria a aprobación dunha lei como instrumento necesario tanto para conseguir os fins perseguidos coma para modificar outras normas do mesmo rango.

Cúmprense tamén o principio de proporcionalidade, por canto a regulación contén o mínimo imprescindible para alcanzar a consecución dos obxectivos previamente mencionados e non existen outras medidas menos restritivas de dereitos, ou que lles impoñan menos obrigas aos destinatarios, para alcanzar estes obxectivos.

Respecto ao principio de seguridade xurídica, garántese a coherencia do proxecto normativo co resto do ordenamento xurídico nacional, así como co da Unión Europea e proporciona o marco adecuado para que o dereito á mobilidade poida seguir desenvolvéndose.

O principio de transparencia, sen prexuízo da súa publicación oficial no Boletín Oficial do Estado, garantiuse durante o proceso de elaboración do proxecto de lei mediante a súa publicación, así como a da súa Memoria da Análise de Impacto Normativo, na sede electrónica asociada do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, a efectos de que puidese ser coñecido dito texto no trámite de audiencia e información pública por todos os cidadáns. Previo á elaboración desta norma, substanciouse unha consulta pública, tal e como indica o artigo 26.2 da Lei 50/1997, de 27 de novembro, do Goberno. Ademais, inclúe un título con medidas para fomentar a transparencia neste ámbito.

Por último, en relación co principio de eficiencia, as cargas que xera a norma son as imprescindibles para alcanzar os obxectivos que se pretenden lograr. É dicir, a norma xera as menores cargas administrativas posibles para os cidadáns, así como os menores custos indirectos e fomenta o uso racional dos recursos e melloras na planificación do gasto público.

XVI

Esta lei dítase conxuntamente ao amparo das competencias exclusivas do Estado previstas nos apartados 7.^a; 15.^a; 18.^a; 20.^a; 21.^a; 23.^a e 25.^a da Constitución Española, referidos respectivamente á lexislación laboral, sen prexuízo da súa execución polos órganos das comunidades autónomas; ao fomento e coordinación xeral da investigación científica e técnica; ás bases do réxime xurídico das Administracións públicas e o procedemento administrativo común; sobre os portos e aeroportos de interese xeral; sobre os ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, o tráfico e a circulación de vehículos a motor; a lexislación básica sobre protección do medio ambiente, sen prexuízo das facultades das comunidades autónomas de establecer normas adicionais de protección; e sobre as bases do réxime mineiro e enerxético.

Así mesmo, esta lei dítase tamén ao amparo das competencias exclusivas do Estado previstas nos artigos 149.1.7.^a, de lexislación laboral, en relación coa disposición transitoria primeira e a disposición final terceira; 149.1.15.^a, de fomento e coordinación xeral da investigación científica e técnica, en relación co título V (innovación e dixitalización do transporte e a mobilidade); 149.1.20.^a, de portos e aeroportos de interese xeral, en relación coa disposición adicional cuarta; 149.1.21.^a de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, tráfico e circulación de vehículos a motor, en relación co título III (planificación e xestión de infraestruturas para o transporte e os servizos de transporte), o título VI (mellora da competitividade no transporte de mercadorías e a loxística), así como a disposición adicional oitava e a disposición adicional novena.

En todo caso, nos preceptos desta lei ditados ao amparo da competencia estatal de lexislación básica, a súa aplicación enténdese sen prexuízo das competencias lexislativas e executivas das comunidades autónomas no desenvolvemento de dita lexislación básica de acordo cos seus estatutos de autonomía.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto e finalidade da lei.*

1. A presente lei ten por obxecto establecer as condicións necesarias para que os cidadáns e cidadás, así como as entidades públicas ou privadas poidan dispoñer dun sistema de mobilidade sostible, xusto e incluso como ferramenta para lograr unha maior

cohesión social e territorial, contribuír a un desenvolvemento económico resiliente e alcanzar os obxectivos de redución de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes e mellora da calidade do aire.

2. En particular esta lei pretende:

a) Establecer os principios xerais que permitan o desenvolvemento dun sistema multimodal integrado de mobilidade para todas as persoas, seguro, sostible, accesible, inclusivo e dixitalizado, a un custo razoable para o usuario e o conxunto da sociedade adaptado ao contorno e ás necesidades de mobilidade de cada momento.

b) Facilitar a existencia dun sistema de transportes multimodal de mercadorías e loxística eficiente, sostible e resiliente.

c) Dotar as Administracións públicas dos instrumentos necesarios para a implantación e desenvolvemento deste sistema multimodal integrado de mobilidade.

d) Fortalecer os mecanismos de coordinación, cooperación e transparencia no deseño e xestión das políticas públicas de infraestruturas, transporte e mobilidade.

e) Establecer un modelo de participación da Administración Xeral do Estado no financiamento do transporte urbano que se rexa polos principios de equidade, eficiencia, igualdade, estabilidade, certeza e proporcionalidade.

f) Impulsar a progresiva descarbonización do transporte e a mobilidade que permita contribuír a alcanzar a neutralidade climática do transporte en 2050.

Para iso o Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima (PNIEC) incluírá obxectivos concretos e cuantificables de redución das emisións de gases de efecto invernadoiro do sector do transporte para 2030 e 2040 respecto ao nivel de 1990.

A actualización de obxectivos só se poderá contemplar ao alza nas sucesivas revisións do Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima (PNIEC) nos termos fixados na Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética.

Artigo 2. Definicións.

1. Con carácter xeral, aos efectos desta lei, entenderase por:

a) Accesibilidade: condición que han de reunir os medios, infraestruturas e servizos de transporte para poder ser utilizados e comprendidos por todas as persoas, con independencia das súas circunstancias de discapacidade, idade, saúde, sexo, xénero, situación socioeconómica ou calquera outra característica de similar relevancia ás anteriores, nos termos máis amplos de autonomía, seguridade, comodidade e accesibilidade.

b) Aplicación de mobilidade como servizo: ferramenta dixital que integra información sobre a oferta de transporte en distintos modos e a pon á disposición de forma individualizada, de forma que o usuario pode decidir as etapas da súa viaxe optimizando entre os distintos parámetros que proporciona a aplicación, por exemplo, tempo, custo, emisións de CO₂ ou maximización de etapas de mobilidade activa.

c) Área ou contorno metropolitano: área xeográfica urbanizada cun elevado grao de interacción entre os seus núcleos urbanos en termos de desprazamentos, actividade económica, profesional ou outra requirida para o acceso a servizos comunitarios ou de interese xeral, así como relacións cotiás que actúa como unha unidade funcional desde o punto de vista da mobilidade, afectando a varios termos municipais.

d) Autoridade de transporte metropolitano: entidade administrativa que asume as competencias de máis dunha Administración, creada a través de calquera dos instrumentos xurídicos previstos na normativa vixente, con obxecto de realizar ou facilitar a xestión integrada do transporte na área metropolitana correspondente, incluídos os consorcios de transporte.

e) Autoridade de Transporte Público Urbano (ATPU): Administración pública ou entidade pública vinculada, responsable da planificación e xestión do sistema de transporte público da súa competencia en ámbito urbano.

f) Carril, vía ou plataforma reservada: infraestrutura para o transporte terrestre reservada ao uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas ou ciclos, autobuses ou autocares, tranvías ou metros lixeiros, taxis ou vehículos cun número mínimo de ocupantes ou de baixas emisións.

g) Conectividad: calidade dun punto ou territorio que expresa en que medida un sistema de transportes permite alcanzar o destino en condicións de seguridade, comodidade e igualdade, e da forma máis autónoma e rápida posible.

h) Custos externos: custos económicos asociados ao transporte e a mobilidade que non se reflicten no prezo e que non se teñen en conta na ordenación e xestión da actividade, nin nas decisións que toman os axentes económicos que operan nela.

Poderanse considerar custos externos, entre outros, os derivados de accidentes, conxestión, contaminación atmosférica, contaminación das augas, cambio climático, ruído, ocupación e fragmentación do territorio, perda de biodiversidade, redución da conectividade ecolóxica e deterioración da natureza, xeración de desigualdade social.

i) Estación de recarga para vehículos eléctricos: infraestrutura de acceso público deseñada expresamente para albergar instalacións e servizos destinados á recarga ultrarrápida de vehículos eléctricos. O seu espazo pode estar compartido con outras instalacións e servizos destinados á cobertura das necesidades da circulación sempre e cando se realice baixo as condicións de seguridade que indique a lexislación sectorial vixente. Representa unha figura estratéxica no proceso de electrificación do transporte en cuxo despregamento colaborarán as diferentes Administracións públicas competentes.

j) Xestión da demanda de mobilidade: políticas, estratexias e plans que inflúen na conduta das persoas para reducir ou redistribuír a súa demanda de viaxes co fin de promover unha mobilidade sostible.

k) Gran centro de actividade: lugar ou localización onde se desenvolve ou concentra máis intensamente un determinado traballo ou tarefa, como a atención sanitaria, educación e formación, ocio, deporte, comercio, industrial e transporte, por agrupar centros de traballo de diferentes empresas ou implicar a asistencia de moitas persoas usuarias, na que se xera maior intensidade na mobilidade, ademais da correspondente ás propias persoas traballadoras, en xeral ou en determinadas puntas horarias.

l) Importe total dunha actuación completa: entenderase como o custo total estimado da obra, incluído, en todo caso, o dos servizos afectados, así como os gastos xerais, o beneficio industrial, a estimación do custo das expropiacións e a porcentaxe correspondente aos traballos de conservación ou enriquecemento do Patrimonio Histórico Español.

m) Mobilidade activa: desprazamento das persoas en medios non motorizados ou utilizando a actividade física humana, como camiñar ou desprazarse en bicicleta ou ciclo.

n) Mobilidade inclusiva: é aquela que ten por obxectivo garantir o acceso aos servizos de transporte e a mobilidade en xeral a todos os cidadáns e as cidadás sen que exista menoscabo por situacións de discapacidade, nivel de renda, lugar de residencia, idade, sexo, xénero, ou pertenza a un determinado grupo social.

ñ) Mobilidade sostible: aquela que se satisfai nun tempo e cun custo razoables, tanto para o usuario coma para o conxunto da sociedade, estruturándose arredor dun sistema de transportes seguro e eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo e no que se reducen e limitan os efectos adversos do transporte sobre o medio ambiente e a saúde, en particular: a emisión á atmosfera de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes, o ruído, o consumo de recursos non renovables, a ocupación de solo, a perda de biodiversidade, a fragmentación de hábitats e a redución da conectividade ecolóxica e fomentando a mobilidade e o transporte cero emisións.

o) Nodo Loxístico: área xeográfica de intercambio modal de mercadorías onde se realizan actividades que achegan valor engadido á cadea de transporte, tales como a manipulación, o procesamento e, no seu caso, o almacenamento da mercadoría. O concepto de nodo loxístico engloba as terminais de transportes de mercadorías, os centros de transporte por estrada, as instalacións ferroviarias de intercambio modal, os cargadoiros ferroviarios de titularidade privada, os portos e as súas terminais ferroportuarias, os portos secos e terminais marítimas interiores, as zonas de actividades loxísticas, os centros de

carga aérea, os nodos para distribución urbana de mercadorías e todos aqueles nodos con outras denominacións que cumpran os criterios anteriores.

p) Nodos de servizos de mobilidade: instalacións de intercambio multimodal ou de medio de transporte, estratexicamente localizadas, que responden a criterios de funcionalidade, accesibilidade universal, dixitalización e sostibilidade ambiental e que se configuran como puntos de conexión e transbordo de persoas, en particular co transporte público colectivo, os servizos de mobilidade compartida, os desprazamentos a pé, en bicicleta ou mediante vehículos de mobilidade persoal, co obxectivo de facilitar a intermodalidade, optimizar os desprazamentos e fomentar unha mobilidade sostible, accesible e menos dependente do vehículo privado.

q) Plan de mobilidade sostible de entidades locais: instrumento de planificación que recolle un conxunto de actuacións dentro dun determinado ámbito territorial cuxo obxectivo é implantar modelos de mobilidade e formas de desprazamento con menor impacto ambiental, como o transporte público, os servizos de mobilidade compartida e colaborativa, e a mobilidade activa.

r) Plan de mobilidade sostible simplificado de entidades locais: instrumento de planificación da mobilidade concibido para os municipios de menos de 50.000 habitantes que, sen incluír necesariamente o contido completo dun plan de mobilidade sostible, permita de maneira áxil e sinxela realizar un diagnóstico e adoptar as medidas específicas para fomentar unha mobilidade con menor impacto ambiental que mellor se adapten á situación específica do municipio correspondente, considerando distintos modos de transporte sostible, incluída a mobilidade activa.

s) Plan de mobilidade sostible ao traballo: conxunto de medidas impulsadas pola Dirección do centro de traballo e elaboradas no marco da negociación colectiva, cuxo obxecto é racionalizar os desprazamentos ao lugar onde se desenvolve a actividade dos empregados, clientes, provedores e visitantes.

t) Pobreza de transporte: incapacidade ou dificultade das persoas e os fogares para facer fronte aos custos do transporte público ou privado, ou a súa falta de acceso ou o seu acceso limitado ao transporte necesario para acceder a servizos e actividades socioeconómicas esenciais en condicións suficientes para unha boa calidade de vida, tendo en conta o contexto social e territorial.

u) Servizos de transporte público de persoas á demanda: aqueles que se prestan por conta allea, previa solicitude do usuario, podendo estar suxeitos ou non a un itinerario, calendario e horario prefixado e son desempeñados no marco dun contrato público con calquera clase de vehículo.

v) Servizos de mobilidade de conexión ao ferrocarril: servizos de mobilidade por estrada especialmente concibidos para permitir o enlace cun servizo ferroviario.

w) Servizos de mobilidade compartida: servizos consistentes na posta á disposición das persoas usuarias de vehículos para o seu alugueiro sen o condutor ou a condutora por períodos de tempo normalmente curtos. Inclúense nesta categoría entre outros, o «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes ou outros vehículos de mobilidade persoal.

x) Servizos de mobilidade colaborativa ou «carpooling»: servizos nos que varias persoas usuarias comparten nunha mesma viaxe un vehículo de turismo, efectuados a título non oneroso, agás, no seu caso, por compartir gastos. As persoas usuarias póñense en contacto a través dunha plataforma de mediación, podendo as empresas que realizan esta actividade de mediación facelo a título oneroso. A efectos da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación do Transporte Terrestre, os servizos de mobilidade colaborativa son transportes privados particulares.

y) Sistema de xestión: conxunto de elementos dunha organización interrelacionados ou que interactúan para establecer obxectivos, políticas e os procesos necesarios para o logro destes obxectivos. Os elementos do sistema inclúen a estrutura da organización, os roles e as responsabilidades, a planificación, a conservación e a operación, a avaliación e a mellora do desempeño.

z) Sistema de xestión ambiental: parte do sistema de xestión usada para xestionar aspectos ambientais, asegurando o cumprimento dos requisitos legais en materia de medio ambiente, identificando os riscos medioambientais e asistindo na consecución de obxectivos.

z') Servizo de subministración eléctrico a buques: o que ten como finalidade a entrega, a título oneroso, de enerxía eléctrica a buques atracados en porto e que se presta desde instalacións fixas ou móbiles, de transformación, adaptación e control, conectadas á rede eléctrica, a fin de que os buques poidan apagar os seus motores auxiliares na súa estancia en porto. Dito servizo inclúe a manipulación inherente de equipos de transformación, control e conexión necesarios para subministrar enerxía desde a rede eléctrica ás embarcacións, e prestarase conforme ao disposto na Disposición adicional vixésimo primeira da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico.

2. De maneira específica, en relación co espazo controlado de probas regulado no capítulo I do título V, entenderase por:

a) Autoridade de supervisión: Administración, ente ou organismo que, por razón da materia e o ámbito de actuación do proxecto admitido ao espazo controlado de probas, estea encargada de levar a cabo o seguimento e supervisión das probas integrantes do proxecto de innovación de acordo co protocolo e o contido no capítulo I do título V. Poderá actuar máis dunha autoridade de supervisión en cada proxecto en función de cal sexa a Administración á que afecta dito proxecto segundo o ámbito competencial e territorial no que se desenvolve e en función do tipo de transporte afectado.

b) Comisión de persoas expertas en mobilidade: grupo de expertos en mobilidade e transportes seleccionados, en función das características de cada proxecto, pola Oficina dunha lista de expertos que exercerá as funcións previstas no capítulo I do título V desta lei.

c) Espazo controlado de probas para proxectos piloto de mobilidade («espazo controlado de probas»): conxunto de disposicións que amparan a realización controlada e delimitada de probas dun proxecto piloto de mobilidade que, sen constituír actividade de transporte ou mobilidade, se rexerá baixo as condicións do protocolo de admisión e de acordo cos límites establecidos no mesmo, todo iso de acordo co marco da presente lei.

d) Oficina Xestora do espazo controlado de probas («Oficina»): a Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible asumirá as funcións desta Oficina incluídas no capítulo I do título V desta lei. O funcionamento desta Oficina regularase regulamentariamente.

e) Promotor: calquera persoa física ou xurídica, pública ou privada, con domicilio dentro ou fóra da Unión Europea, que sexa responsable do desenvolvemento dun proxecto piloto conforme ao previsto no capítulo I do título V desta lei.

f) Proxecto piloto de innovación en mobilidade («proxecto» ou «proxecto piloto»): conxunto de probas experimentais dun proxecto de innovación en mobilidade que se realiza de forma supervisada, suxeitas ás condicións acordadas no protocolo e de conformidade co previsto no capítulo I do título V desta lei.

Artigo 3. *Relacións entre Administracións públicas.*

1. As Administracións públicas axustarán as súas actuacións en materia de transportes e mobilidade aos principios de lealdade institucional, información mutua, cooperación, colaboración e coherencia das políticas públicas, no marco das competencias atribuídas a cada unha delas, co fin de favorecer a mellor integración dos distintos modos de transporte, a redución global de emisións e consumo enerxético no transporte, a intermodalidade e conseguir maior calidade e eficiencia dos servizos á cidadanía.

2. As Administracións públicas, en exercicio das súas competencias en materia de transportes, poderán concertar o establecemento de criterios e obxectivos comúns co fin de mellorar a calidade do sistema de mobilidade, empregando para iso os instrumentos de gobernabilidade regulados no título I da presente lei.

Artigo 4. Dereito á mobilidade sostible.

1. Recoñécese o dereito de todos os cidadáns e as cidadás a gozar dun sistema de mobilidade sostible e xusto nos termos establecidos no ordenamento xurídico que permita o libre exercicio dos seus dereitos e liberdades constitucionais, favoreza a realización das súas actividades persoais, empresariais e comerciais, ademais de atender as necesidades das persoas menos favorecidas e das zonas xeográficas afectadas por procesos de despoboamento, e en particular, preste especial atención aos supostos de mobilidade cotiá.

2. As Administracións públicas no marco das súas competencias, deberán facilitar o dereito á mobilidade nos termos establecidos no ordenamento xurídico, a través dun sistema de mobilidade, definido como un conxunto de infraestruturas para o transporte, modos de transporte e servizos accesibles que faciliten o transporte das mercadorías e os desprazamentos das persoas con independencia das súas circunstancias de discapacidade, idade, saúde, sexo, xénero, situación socioeconómica ou calquera outra característica de similar relevancia ás anteriores, nos termos máis amplos de autonomía, seguridade, comodidade e accesibilidade.

3. O sistema de mobilidade constitúe un elemento esencial para mellorar a calidade de vida dos cidadáns e as cidadás e as súas oportunidades de progreso en relación co acceso ao emprego, a formación, os bens e servizos, a cultura, o ocio e as demais actividades cotiás. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, accesible, eficiente, accesible, socialmente inclusivo e respectuoso coas necesidades das persoas, a saúde destas e o medio ambiente, integrando ademais solucións dixitais para facilitar estes obxectivos.

4. O sistema de mobilidade será un sistema multimodal integrado que favorecerá a mobilidade activa e sostible e os servizos de transporte público regulares, discrecionais ou á demanda, servizos de mobilidade compartida e servizos de mobilidade colaborativa.

5. O sistema de mobilidade deberá desenvolverse en beneficio das xeracións actuais e futuras, a prosperidade económica, a cohesión social, o equilibrio territorial e a calidade de vida e a igualdade de xénero, evitando situacións de pobreza de transporte.

Artigo 5. Principios reitores.

A acción das Administracións públicas nos seus respectivos ámbitos de competencia estará guiada polos seguintes principios reitores:

1. Seguridade das persoas e do sistema multimodal integrado de mobilidade no seu conxunto. Inclúese a seguridade operacional, a seguridade viaria, a seguridade contra actos ilícitos, a seguridade sanitaria e a ciberseguridade.

2. Cohesión social e territorial. A planificación das políticas de mobilidade deberá poñer a cidadanía no centro das decisións favorecendo a integración económica e social de todas as persoas con independencia do seu lugar de residencia, atendendo de forma especial os territorios máis despoboados e con alta dispersión de poboación.

3. Perspectivas de xénero e igualdade de trato e non discriminación. Os sistemas de transportes e mobilidade deberán velar pola igualdade de trato e prever a discriminación das persoas por calquera circunstancia social, e en particular por razón de sexo, idade, discapacidade, mobilidade reducida, orixe racial ou étnica, lingua orientación sexual ou identidade de xénero ou situación socioeconómica.

4. Sostibilidade ambiental, social e económica: Os sistemas de transportes e mobilidade deberán ser ambiental, social e economicamente sostibles. En particular, deberán:

a) Velar pola saúde das persoas, polo seu benestar e calidade de vida, reducindo as emisións que afectan ao medio ambiente, á calidade do aire e ao ruído.

b) Fomentar unha transición xusta aos novos modelos de mobilidade, con condicións de traballo dignas e cunha formación adaptada, velando pola equidade económico-social.

c) Priorizar a descarbonización, a través da electrificación e o uso de combustibles renovables, a eficiencia enerxética e o respecto ao contorno natural e urbano, tomando

como base para alcanzar os obxectivos climáticos os principios fixados no Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima (PNIEC), entre os que están a neutralidade tecnolóxica e custo-eficiencia.

d) Orientar as prioridades de investimentos en infraestruturas de transporte, baseándoas en criterios de racionalidade e proporcionalidade e en particular prestando especial atención á mobilidade cotiá, o medio ambiente e a saúde, a intermodalidade, a tecnoloxía, a seguridade e a conservación das infraestruturas, para o mellor aproveitamento das infraestruturas existentes e os recursos públicos, sen prexuízo de seguir promovendo novos investimentos que permitan cubrir as necesidades básicas en materia de transportes en todos os territorios.

5. Servizo ao desenvolvemento económico sostible. A mobilidade deberá contribuír ao desenvolvemento económico sostible e á mellora da produtividade e resiliencia da actividade económica, a produción industrial e distribución de bens de consumo, respectando os principios de neutralidade climática e neutralidade competitiva.

6. Dixitalización. A mobilidade deberá aproveitar o potencial da dixitalización e a tecnoloxía, como ferramentas para mellorar a adecuación do sistema ás necesidades da cidadanía e do sector produtivo da maneira máis eficiente posible.

7. Accesibilidade universal. Os sistemas de transportes e mobilidade, incluíndo servizos, infraestruturas e procesos, deberán concibirse e proxectarse desde a orixe de tal forma que poidan ser comprensibles, utilizables e practicables por todas as persoas, na maior extensión posible, en condicións de seguridade e comodidade e da forma máis autónoma e natural posible, sen necesidade, agás que non exista alternativa, de adaptación nin deseño especializado.

8. Resiliencia do sistema de transportes. Deberase desenvolver un sistema de transportes resiliente, flexible e adaptable ao cambio, dinámico e coordinado entre os distintos modos de transporte e niveis de Administración Pública, cunha visión integrada desde o punto de vista da xestión de infraestruturas.

9. Cumprimento dos compromisos internacionais asumidos por España. O desenvolvemento da política de mobilidade estará aliñado con (i) os obxectivos asumidos por España a nivel internacional, en particular os relativos á preservación do clima, a conservación da biodiversidade e a calidade ambiental, (ii) a política e normativa europea sobre esta materia, (iii) os plans e estratexias desenvolvidos para o cumprimento dos obxectivos fixados, e (iv) os estándares e clasificacións que sobre os distintos modos, servizos, recursos e prioridades se establezan en relación coa sostibilidade.

10. Transparencia, sensibilización e participación cidadá. As políticas de mobilidade, tanto de persoas coma de mercadorías, serán desenvolvidas polas Administracións públicas cun enfoque integrador, baseado nun modelo de goberno aberto, no que a transparencia e claridade nas comunicacións co cidadán e a cidadá, a sensibilización, a participación e a colaboración sexan principios informadores do proceso de toma de decisións, e dando oportunidade de involucrarse en dito proceso a toda a cidadanía, actores públicos e privados, sectores produtivos e territorios interesados, situando as persoas no centro das decisións.

11. Fomento da cidade de proximidade. Co fin de avanzar cara a cidades con menor impacto ambiental e mellor calidade de vida, as Administracións públicas deberán coordinar as súas políticas de desenvolvemento urbano e territorial, económicas e de mobilidade para fomentar a «cidade de proximidade» de forma que se acorte a lonxitude dos desprazamentos, se minimice o número de desprazamentos habituais contaminantes e se diminúan os impactos ambientais, favorecendo así o uso racional do territorio e os desenvolvementos urbanos sostibles.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 37

TÍTULO I

Sistema Xeral de Mobilidade Sostible

Artigo 6. *O Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.*

1. Créase o Sistema Xeral de Mobilidade Sostible como instrumento de cooperación e colaboración entre a Administración Xeral do Estado, as comunidades e cidades autónomas, e as entidades locais no ámbito das políticas públicas de mobilidade e transportes, tanto de persoas coma de mercadorías, propiciando a súa sostibilidade económica, social e medioambiental, respectando, en todo caso, a repartición competencial vixente.

2. O Sistema Xeral de Mobilidade Sostible facilita a participación dos sectores produtivos, o ámbito académico e a sociedade civil na definición das políticas de transporte e mobilidade.

3. O Sistema Xeral de Mobilidade Sostible poderá dispor daqueles instrumentos de participación e colaboración entre as Administracións competentes que ditas Administracións acorden establecer, que poderán ter carácter multilateral ou bilateral atendendo á natureza das materias obxecto de colaboración. En todo caso, formarán parte do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible, de acordo co previsto nesta lei:

- a) O Foro Territorial de Mobilidade Sostible.
- b) O Consello Superior de Mobilidade Sostible.

4. O Sistema Xeral de Mobilidade Sostible disporá de dúas ferramentas para o desenvolvemento da súa actividade:

- a) O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e os seus documentos complementarios, con carácter vinculante, en todo caso, para a Administración Xeral do Estado.
- b) O Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM).

Artigo 7. *Obxectivos do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.*

Os obxectivos do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible, sen prexuízo dos obxectivos que teñan atribuídos as Administracións públicas integrantes de dito Sistema, no ámbito das súas competencias, serán os seguintes:

a) O establecemento de obxectivos, metodoloxías ferramentas de seguimento das políticas de transporte e mobilidade desenvolvidas polas Administracións, a través do Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e os seus documentos complementarios.

b) A coordinación dos servizos de transporte e mobilidade competencia da Administración Xeral do Estado.

c) A mellora no deseño, implementación e seguimento de servizos de mobilidade, incluíndo as zonas rurais ou de baixa densidade de poboación.

d) O impulso das actuacións de integración e interoperabilidade tecnolóxica e territorial de sistemas de información, billetes de transporte e pagamento dos servizos de mobilidade e demais servizos accesorios ou complementarios á mobilidade.

e) O apoio na toma de decisións e definición de políticas coordinadas en materia de mobilidade e investimentos.

f) A implementación dun sistema que permita subministrar información ao Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM) ao que se refire o artigo 13.

g) A salvagarda dos principios reitores do sistema de mobilidade regulados no artigo 5, de acordo coa disposición final novena.

h) O seguimento dos plans de mobilidade sostible, dos plans de mobilidade sostible ao traballo, así como outros instrumentos de planificación aos que se fai referencia no capítulo 2 do título II.

i) A xestión integrada do sistema desde criterios de seguridade (seguridade operacional, a seguridade viaria, a seguridade contra actos ilícitos, a seguridade sanitaria e a ciberseguridade), calidade e eficiencia.

j) Colaborar na planificación coordinada de infraestruturas e servizos de transporte e mobilidade, en especial nos modos terrestres, e entre as distintas Administracións.

Artigo 8. O Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

1. Créase, como órgano de cooperación regulado polo artigo 145 da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, o Foro Territorial de Mobilidade Sostible, destinado á gobernabilidade do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.

2. O Foro Territorial de Mobilidade Sostible ten como finalidade unha cooperación eficaz e coherente da Administración Xeral do Estado, das comunidades e cidades autónomas, e das Administracións locais en materia de transporte e mobilidade.

Artigo 9. Composición e adopción de acordos polo Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

1. O Foro Territorial de Mobilidade Sostible estará integrado por representantes das diferentes Administracións competentes na materia. Este foro estará composto pola Presidencia, as Vicepresidencias e as Vogalías.

2. A súa composición e funcións se precisarán a través de desenvolvemento regulamentario. En todo caso, a presidencia corresponderá á persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e entre as vogalías deberán quedar representadas as comunidades autónomas, as cidades con estatuto de autonomía, os municipios de máis de medio millón de habitantes, as entidades locais con competencias en materia de mobilidade e transportes designadas pola Federación Española de Municipios e Provincias ou entidade que a substitúa, garantindo a representatividade de todos os territorios, así como das Administracións públicas competentes en materia de mobilidade e transportes nos territorios históricos e insulares.

3. Cando a natureza dos asuntos e temas a tratar xustifique ou aconselle a súa presenza, a Presidencia, por propia iniciativa ou a proposta dos membros do Pleno, poderá convocar para asistir e participar, con voz pero sen voto, representantes das autoridades do transporte metropolitano en conurbacións ou áreas metropolitanas de máis de 1 millón de habitantes, así como a quen regulamentariamente se estableza.

4. O Foro Territorial de Mobilidade Sostible aprobará o seu regulamento interno por maioría absoluta. O resto de acordos adoptaranse por maioría dos asistentes, sen prexuízo do disposto no apartado seguinte.

5. O debate sobre asuntos ou a adopción de acordos que afecten ás competencias dunha comunidade ou cidade autónoma ou dunha entidade local, requirirá a conformidade da mesma.

Artigo 10. Funcións do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

1. O Foro Territorial de Mobilidade Sostible terá as seguintes funcións:

a) Emitir informe sobre o Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e documentos complementarios, así como as súas revisións.

b) Emitir informe sobre o Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM) antes da súa aprobación.

c) Contribuír á mellora da definición da estrutura e funcionamento do Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM), así como dos obxectivos e contidos da información que deban incluírse.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 39

- d) Emitir informe sobre os criterios para identificar os grandes centros de actividade que deban dispoñer de plans de mobilidade sostible.
- e) Contribuír á elaboración da memoria cuadrienal sobre o funcionamento do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.
- f) Solicitalle os informes que se acorden ao Consello Superior de Mobilidade Sostible.
- g) Tomar en consideración os informes que emanen do Consello Superior de Mobilidade Sostible.
- h) Todas aquelas que contribúan a mellorar a cooperación das Administracións públicas en materia de mobilidade e transportes.

2. A tales efectos, elaborárase un Plan de Traballo cuadrienal.

Artigo 11. *O Consello Superior de Mobilidade Sostible.*

- 1. Créase o Consello Superior de Mobilidade Sostible, como un órgano do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.
- 2. É o máximo órgano consultivo en materia de mobilidade e transportes nos seus diferentes aspectos, que pretende servir de vía institucional de participación e cooperación entre os sectores económicos, as organizacións sociais, as persoas usuarias e as Administracións públicas.
- 3. O Consello Superior de Mobilidade Sostible organizarase por seccións correspondentes aos diferentes ámbitos temáticos nos que se considere necesario estruturar a súa actividade.
- 4. A súa composición, estrutura e funcionamento estableceranse regulamentariamente, debendo garantirse, en todo caso, a participación do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico e do Ministerio do Interior, a través da Dirección Xeral de Tráfico, das organizacións empresariais e sindicais, das asociacións de consumidores e usuarios de ámbito estatal máis representativas, as universidades e centros de investigación e, en xeral, das entidades cívicas e sociais, incluído o sector asociativo da discapacidade.

Artigo 12. *Funcións do Consello Superior de Mobilidade Sostible.*

O Consello Superior de Mobilidade Sostible terá as seguintes funcións:

- a) Emitir informe preceptivo no procedemento de elaboración do Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e documentos complementarios, así como nas súas revisións. Así mesmo informará preceptivamente o Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).
- b) Emitir informe sobre calquera asunto cuxa transcendencia para o sistema de mobilidade o faga aconsellable que poida serlle sometido polo Goberno, os Ministerios ou, de forma facultativa, polas demais Administracións competentes en materia de mobilidade e transportes.
- c) Realizar propostas en relación coa mobilidade e os transportes sostibles.
- d) Recibir información, coa periodicidade que se determine, con respecto ás políticas de transporte público colectivo, servizos de mobilidade, infraestruturas de transporte e dos demais sistemas de transporte e mobilidade, incluíndo a mobilidade activa, que sexan establecidas polas Administracións competentes na materia.
- e) Desenvolver un labor permanente de prospección e detección de necesidades formativas do sistema produtivo vinculado á mobilidade e ao transporte, segundo o establecido no artigo 93, sen prexuízo das competencias e o labor doutras Administracións ou órganos sobre esta materia.
- f) Informar noutros supostos que regulamentariamente se determinen.

Artigo 13. *Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM).*

1. Créase o Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM) como instrumento dixital do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible baixo a dirección do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, en coordinación coa Secretaría de Estado de Dixitalización e Intelixencia Artificial. Con el trátase de garantir a dispoñibilidade para todas as Administracións e, nas condicións que se estableza regulamentariamente, para os xestores e profesionais da mobilidade e transportes, a comunidade investigadora e a cidadanía, da información relativa á mobilidade, xerada a partir dos datos proporcionados polas Administracións públicas, os operadores de transporte e os xestores de infraestrutura, entre outros. Ditos datos deberán seguir as especificacións técnicas indicadas desde a Dirección Xeral do Dato, integrada dentro da Secretaría de Estado de Dixitalización e Intelixencia Artificial.

2. Os datos e a información xestionada a través do EDIM achegarán unha visión integrada que permita a súa análise, facilite a xestión da mobilidade, mellore o deseño de solucións de mobilidade sostibles e eficientes e achegue transparencia para o deseño das políticas públicas en materia de transportes e mobilidade. A información xestionada permitirá realizar o seguimento dos indicadores que se establezan no Documento de Orientacións de Mobilidade Sostible (DOMOS) ao que se fai referencia no artigo 15.

3. O EDIM estruturarase de forma modular e incluírá información de maneira sistemática de distintas áreas, para os ámbitos da mobilidade urbana, metropolitana e interurbana, tanto de persoas coma de mercadorías. Conterá, como datos básicos, información relativa á oferta e a demanda dos diferentes modos de transporte e mobilidade, información sobre os servizos de transporte público e servizos de mobilidade competencia de todas as Administracións, os relativos a información da situación financeira e custos de prestación dos servizos de todos os modos de transporte público, investimentos en materia de infraestruturas de transporte, diferenciando obra nova e conservación, inventario de infraestruturas e terminais de transporte, información sobre nodos de servizos de mobilidade xunto cos servizos de mobilidade que ofrecen, condicións e grao de accesibilidade, así como todas aquelas que se acorden no marco do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

4. Co fin de lograr a máxima fiabilidade da información que se produza, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, en coordinación coa Secretaría de Estado de Dixitalización e Intelixencia Artificial, e o Instituto Nacional de Estatística, establecerá a definición e normalización de datos e fluxos, a selección de indicadores e os requirimentos técnicos necesarios para a integración da información e para a súa análise desde a perspectiva do principio de accesibilidade universal. Así mesmo, establecerá, conforme ao mesmo procedemento, o cronograma temporal para o seu desenvolvemento de acordo cos recursos que poidan dispoñerse.

5. O EDIM estará á disposición das Administracións públicas. Así mesmo, nos termos de acceso e difusión que se acorden no Foro Territorial de Mobilidade Sostible, poderase poñer á disposición dos xestores e profesionais da mobilidade e transportes, á comunidade investigadora, así como á cidadanía coidando a súa interoperabilidade co resto de espazos de datos sectoriais a constituír.

6. A Administración Xeral do Estado, as comunidades autónomas e as entidades locais acordarán, no marco do Foro Territorial de Mobilidade Sostible, o modo de acceso aos seus sistemas de información respectivos para permitir a alimentación deste sistema de información da maneira máis rápida e automática posible, e os datos necesarios para o seu mantemento e desenvolvemento. Do mesmo modo, as Administracións locais, autonómicas e estatal acordarán as condicións para o acceso e disposición dos datos que formen parte do sistema de información que precisen para o exercicio das súas competencias.

Artigo 14. *Financiamento do funcionamento e actuacións do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.*

1. Os orzamentos xerais do Estado de cada ano incluírán no orzamento do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, a ou as partidas necesarias para asegurar o adecuado funcionamento do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible, incluíndo, entre outras, as seguintes:

- a) Custos de funcionamento e secretaría do propio Sistema Xeral de Mobilidade Sostible e dos seus instrumentos de xestión e participación.
- b) O adecuado desenvolvemento do EDIM.
- c) Programas de sensibilización e información á cidadanía.
- d) Outras actividades de análogo carácter que se determinen no Plan de Traballo cuadrienal ao que se refire o artigo 10.

2. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible poderá subscribir instrumentos de colaboración con outros departamentos ministeriais, con outras Administracións públicas autonómicas e locais e con entidades públicas ou privadas, para a realización das actividades recollidas neste título, que poderán ser financiadas con cargo aos créditos asignados ao Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.

TÍTULO II

Fomento da mobilidade sostible

CAPÍTULO I

Bases para a mobilidade sostible

Artigo 15. *O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e documentos complementarios.*

1. O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) é a ferramenta do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible que constitúe o marco de condicións orientativas para a planificación e xestión sostible do transporte e a mobilidade, sobre a base da colaboración e cooperación das Administracións públicas no ámbito das súas competencias.

2. Para a elaboración do DOMOS seguirase o seguinte procedemento:

O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible creará unha comisión técnica integrada por representantes de todas as Administracións, e cuxa función será a elaboración do anteproxecto de DOMOS sobre a base do índice de contidos que presentará o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Regulamentariamente desenvolverase a composición desta comisión. Dita comisión técnica contará en todo caso con representación do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico e do Ministerio do Interior a través da Dirección Xeral de Tráfico.

O anteproxecto será informado preceptivamente polo Foro Territorial de Mobilidade Sostible e o Consello Superior de Mobilidade Sostible e, por último, será sometido a información pública. Analizadas e valoradas as alegacións, a comisión técnica elaborará unha proposta definitiva.

O DOMOS será aprobado por acordo do Consello de Ministros, previo informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, e remitido para o seu coñecemento ao Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

Este mesmo procedemento será aplicable á tramitación das revisións periódicas do DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada dez anos.

3. O DOMOS terá carácter vinculante para todas as políticas públicas da Administración Xeral do Estado e en especial condicionará a política de axudas do Estado en materia de mobilidade. As demais Administracións poderán asumilo cando así o acorden voluntariamente.

4. Formarán parte do contido mínimo do DOMOS:

a) Orientacións xerais para unha mobilidade sostible, incluíndo de maneira específica recomendacións para a mobilidade urbana e metropolitana e recomendacións para a mobilidade rural ou de zonas de baixa densidade de poboación.

b) Obxectivos, sendas e fitos cuantitativos e cualitativos de carácter indicativo das políticas das Administracións públicas.

c) Orientacións sobre os criterios de planificación de infraestruturas de transporte, tanto para xeración de nova infraestrutura coma para a xestión sostible e eficiente da conservación das infraestruturas existentes.

d) Sistema de indicadores para o seguimento dos obxectivos, sendas e fitos.

e) Relación dos ámbitos temáticos doutros instrumentos e ferramentas da mobilidade sostible, como as recomendacións metodolóxicas e guías de boas prácticas.

f) Elementos das estratexias e plans das Administracións públicas en materia de información, sensibilización e formación.

g) Este contido poderá ser ampliado por acordo do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

5. Son documentos complementarios do DOMOS, aos efectos previstos no apartado 1, os documentos de recomendacións metodolóxicas e os documentos de guías de boas prácticas, regulados nos artigos 18 e 19. Serán informados preceptivamente polo Foro Territorial de Mobilidade Sostible e polo Consello Superior de Mobilidade Sostible, e sometidos a información pública antes da súa aprobación pola persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Artigo 16. Orientacións xerais para unha mobilidade sostible que se han de incluír no DOMOS.

1. O DOMOS conterá pautas xerais que sirvan de orientación ás Administracións públicas e outras entidades para facilitar o exercicio das súas funcións no ámbito das súas competencias en materia de transportes e mobilidade, especificando, en todo caso, as aplicables á mobilidade urbana e metropolitana, as aplicables á mobilidade nos contornos rurais ou de baixa densidade de poboación así como as aplicables ás grandes infraestruturas de transporte e mobilidade.

2. As orientacións xerais para unha mobilidade sostible a incluír no DOMOS, de acordo cos principios e as finalidades desta lei, establecerán, polo menos, os seguintes aspectos:

a) Orientacións sobre a forma de integrar a xestión da mobilidade na ordenación do territorio e na planificación urbana, incluíndo os fundamentos para a avaliación previa da mobilidade xerada polos novos desenvolvementos urbanísticos.

b) Orientacións sobre a forma de integrar a xestión da mobilidade na planificación das grandes infraestruturas de transporte e mobilidade.

c) Modalidades de procesos de participación pública.

d) Orientacións sobre os procedementos para a elaboración periódica de enquisas de caracterización da mobilidade dos cidadáns e cidadás.

e) Orientacións sobre posibles instrumentos normativos e financeiros a implementar para a creación de incentivos e estímulos ao investimento privado no despregamento de tecnoloxías e solucións innovadoras.

Artigo 17. *Sistema de indicadores para o seguimento de sendas e fitos a incluír no DOMOS.*

1. O sistema de indicadores a incluír no DOMOS debe ser un mecanismo de información para dispoñer de datos cuantitativos e cualitativos sobre o estado do transporte e a mobilidade, así como do estado das infraestruturas.

2. A selección dos indicadores e as súas variables seguirá os seguintes criterios: integridade; calidade, compatibilidade e comparabilidade; rendemento, impacto e eficiencia; e accesibilidade, sostibilidade, transparencia, claridade, perspectiva de xénero e inclusión.

3. O sistema de indicadores integrárase no Observatorio do Transporte e a Loxística en España, ou calquera outra ferramenta que poida establecerse para este fin.

4. O sistema de indicadores permitirá realizar avaliacións integradas dos resultados das políticas de mobilidade sostible.

5. Aqueles indicadores que deriven de estatísticas públicas nacionais serán incluídos previamente polo INE na súa planificación estatística nacional.

Artigo 18. *Os documentos de recomendacións metodolóxicas.*

1. Os documentos de recomendacións metodolóxicas son documentos complementarios do DOMOS que inclúen os métodos e as ferramentas básicas para a elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados cos diferentes modos de transporte e mobilidade e a súa implantación no correspondente ámbito que poderán ser de aplicación ao resto das Administracións públicas, cando así o acorden conforme ao establecido no apartado 3 do artigo 15, naquilo non regulado pola normativa ditada en exercicio das súas competencias respectivas.

2. As recomendacións metodolóxicas abordarán, canto menos, os seguintes ámbitos:

a) Plans de mobilidade sostible de entidades locais e plans de mobilidade sostible simplificados de entidades locais.

b) Plans de mobilidade sostible para grandes centros de actividade.

c) Plans de mobilidade sostible ao traballo, de empresas ou para centros de traballo.

d) Plans de mobilidade activa, saudable, sostible e segura a centros educativos e contornos escolares e de formación.

e) Zonas de baixas emisións.

f) Transporte e distribución de mercadorías e infraestrutura loxística asociada.

g) Política de aparcamento e aparcamentos disuasorios, considerando os usos complementarios destas infraestruturas en apoio á mobilidade sostible.

h) Implantación de infraestrutura e servizos para a circulación segura en bicicleta ou ciclo.

i) Deseño de solucións de mobilidade para dar resposta ás necesidades dos residentes en zonas rurais e de baixa densidade de poboación.

j) Deseño de sistemas de mobilidade compartida no ámbito urbano.

k) Informes de impacto sobre a mobilidade sostible dos instrumentos de planificación.

3. As recomendacións metodolóxicas establecerán os obxectivos, contido e estrutura, así como os instrumentos necesarios para o seu cumprimento, seguimento e revisión, en cada un dos ámbitos descritos no apartado anterior e terán en conta as ferramentas e tecnoloxías para unha planificación das políticas de mobilidade máis eficiente e sostible.

A accesibilidade universal ás infraestruturas e medios de transporte será principio inspirador destas recomendacións.

4. No seo do Foro Territorial de Mobilidade Sostible poderase acordar o contido destas recomendacións metodolóxicas para cada un dos ámbitos de aplicación das mesmas. O Consello Superior de Mobilidade Sostible informará sobre o seu contido.

Artigo 19. *As guías de boas prácticas.*

1. As guías de boas prácticas son documentos complementarios do DOMOS que recollen actuacións e experiencias satisfactorias das Administracións públicas, entidades e empresas, que poidan ser adoptadas ou executadas por outras.

2. As guías de boas prácticas abordarán, canto menos, os seguintes ámbitos:

a) O fomento da mobilidade activa e do fomento do espazo público de prioridade peonil.

b) O fomento da mobilidade inclusiva e accesible.

c) O fomento dos servizos públicos de mobilidade.

d) O fomento da mobilidade sostible ao traballo.

e) Solucións de mobilidade en contornos rurais ou de baixa densidade de poboación.

f) Terminais de transporte cun consumo de enerxía case nulo e de rehabilitación enerxética, que poidan servir de referencia para os promotores de novas edificacións e para o outorgamento ou renovación de licenzas e contratos de servizo público.

g) O impulso da dixitalización e a introdución de novas tecnoloxías no transporte e a mobilidade, incluíndo o fomento da mobilidade como servizo, a integración de servizos e a intermodalidade.

h) Políticas e medidas que permitan reducir o impacto dos desprazamentos derivados da actividade turística en territorio nacional.

i) O fomento da mobilidade de baixas emisións no sistema de transporte público, incluíndo a mobilidade compartida.

j) Medidas informativas sobre os nodos de servizos de mobilidade, incluída a sinalización destes nodos e a información sobre os servizos que ofrecen.

3. A elaboración das guías de boas prácticas en materia de mobilidade sostible que se determinen no DOMOS realizarase no marco da comisión que a tal efecto se acorde no Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

Artigo 20. *Concienciación e sensibilización.*

1. Para o desenvolvemento dunha nova cultura da mobilidade segura, saudable e sostible, as Administracións públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar e sensibilizar á cidadanía das vantaxes que achegan todas as formas de mobilidade sostible, en particular a activa, na calidade de vida, a saúde e o medio ambiente.

b) Promoverán accións formativas que doten os e as profesionais, as autoridades con competencias na xestión da mobilidade, o transporte e o urbanismo e a cidadanía en xeral, das habilidades necesarias para lograr a transformación social que require o cambio cara a unha mobilidade sostible.

2. No ámbito da Administración Xeral do Estado, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible coordinará a elaboración dunha estratexia plurianual de concienciación e sensibilización en materia de mobilidade sostible, que se desenvolverá a través de plans cuadrienais, na que se poderán incorporar os seguintes elementos:

a) Iniciativas integradas de información e sensibilización.

b) Instrumentos de comunicación e participación.

c) Difusión de boas prácticas.

d) Plataformas electrónicas e materiais formativos.

e) Realización de programas ou campañas de promoción e apoio ás accións que desenvolvan entidades públicas ou privadas.

f) Impulso a redes de colaboración, intercambio e aprendizaxe horizontal de entidades e profesionais.

3. Na lei de orzamentos xerais do Estado de cada ano detallaranse as partidas específicas asociadas ás actuacións de concienciación e sensibilización para desenvolver unha cultura de mobilidade segura, saudable e sostible.

4. Todas as actuacións que se realicen en materia de concienciación e sensibilización deben ser en formato accesible e de lectura fácil.

Artigo 21. Formación á cidadanía en mobilidade sostible.

1. O sistema educativo español e o sistema de formación profesional promoverán a implicación da sociedade no desenvolvemento e implantación dunha cultura da mobilidade activa e autónoma, segura, saudable e sostible, reforzando o coñecemento das actuacións persoais e sociais necesarias para iso.

2. No currículo da ensino básica e do Bacharelato incluíranse saberes vinculados á mobilidade sostible, a educación viaria e a convivencia cos distintos modos de transporte e o seu uso en condicións de seguridade, fomentando a adquisición da necesaria responsabilidade persoal, social e medioambiental.

3. As Administracións educativas, no ámbito das súas competencias, establecerán o tratamento da mobilidade sostible no currículo das ensinos non universitarios que forman parte do sistema educativo, incluíndo os elementos necesarios para a educación nos principios e obxectivos da mobilidade activa e autónoma, segura, saudable e sostible.

4. As Administracións educativas tamén garantirán, en coordinación coas Administracións competentes en materia de mobilidade, institucións e organizacións do seu contorno, a creación de contornos escolares seguros, saudables, accesibles e sostibles, e os camiños escolares que permitan os desprazamentos seguros e sostibles.

5. Así mesmo, no ámbito da educación superior, as Administracións educativas fomentarán a formación en materia de mobilidade sostible, dixitalización, seguridade e multimodalidade do transporte, e promoverán que se revise o tratamento destas materias nos plans de estudos conducentes á obtención de títulos e outras certificacións oficiais nos que resulte coherente conforme ás competencias inherentes aos mesmos.

6. Garantirase a adecuada formación inicial do profesorado que ha de asumir funcións docentes en materia de mobilidade e transportes sostibles nas distintas etapas. Así mesmo, as Administracións educativas impulsarán programas de formación permanente do profesorado a fin de incluír formación específica en dita materia e promover a súa revisión periódica para garantir a adecuación dos contidos. De igual modo, fomentaranse accións formativas dirixidas ao persoal non docente, os equipos directivos e a comunidade educativa, con especial atención ás persoas representantes do alumnado e das familias nos consellos escolares e sociais.

7. As Administracións públicas, no ámbito das súas competencias, promoverán a formación no marco da aprendizaxe ao longo da vida, con accións formativas dirixidas a persoas de calquera idade, en formato tanto presencial coma virtual, orientadas non só á adquisición de novas aptitudes no ámbito da mobilidade e os transportes sostibles, senón á difusión e o coñecemento da nova cultura da mobilidade.

8. Procurarase que a formación á que se fai referencia este artigo estea dispoñible nun formato accesible para as persoas con discapacidade e de lectura fácil.

CAPÍTULO II

Planificación e xestión da mobilidade

Sección 1.^a Instrumentos de planificación

Artigo 22. Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).

1. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible deberá dispoñer dun instrumento de planificación estratéxica, que constitúa o marco de referencia plurianual da política xeral de infraestruturas de transporte e servizos de mobilidade e transporte de competencia

estatal, cunha visión integral e intermodal, que incorpore os escenarios orzamentarios, fixe unha orientación de prioridades e estableza condicións aos instrumentos de planificación de infraestruturas incluídos na normativa sectorial. Dita planificación debe contemplar non só a xeración de nova infraestrutura senón tamén a xestión da conservación da infraestrutura existente cuns niveis de calidade, seguridade, sostibilidade e eficiencia adecuados.

2. O Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM) deberá responder ao contido desta lei e ao Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) regulado no artigo 15.

3. O seu contido deberá ser coherente cos obxectivos asumidos por España a nivel internacional e as políticas públicas que, de maneira directa ou indirecta, teñan impacto no transporte e a mobilidade.

4. Deberase prestar unha atención especial ao principio de desenvolvemento territorial e urbano sostible, os obxectivos climáticos e de calidade do aire e, en particular, ás emisións de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes, así como aos obxectivos sobre conservación da biodiversidade.

5. No relativo á planificación de infraestruturas de transporte, cando no IPEEM se inclúa a execución de infraestruturas que dean resposta a necesidades ou intereses pertencentes a diversos ámbitos competenciais, e especialmente naquelas actuacións que afecten a cuestións urbanísticas, deberán establecerse os adecuados mecanismos de coordinación e de corresponsabilidade no seu financiamento, entre as distintas Administracións competentes.

6. Antes da súa aprobación, o IPEEM deberá ser sometido a informe do Consello Asesor do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, do Foro Territorial de Mobilidade Sostible e do Consello Superior de Mobilidade Sostible.

7. Corresponde a súa aprobación ao Consello de Ministros, previo informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, vistos os informes do Foro Territorial de Mobilidade Sostible e do Consello Superior de Mobilidade Sostible.

8. O prazo máximo de vixencia do IPEEM será de dez anos. Cada cinco anos realizarase un seguimento da consecución dos obxectivos e a correspondente revisión das súas determinacións.

9. Os instrumentos de planificación de infraestruturas e transportes de ámbito estatal previstos na normativa sectorial en materia de infraestruturas de transporte que se aproben desde a entrada en vigor desta lei deberán ser coherentes co IPEEM e adecuarse ás condicións que nel se establezan.

Artigo 23. *Instrumento de planificación en materia de transportes e mobilidade das comunidades autónomas.*

1. As comunidades autónomas, no ámbito da súa competencia, poderán aprobar, desenvolver e implementar os instrumentos de planificación en materia de transportes e mobilidade.

2. Os instrumentos de planificación aos que se refire o apartado anterior deberán ser coherentes co DOMOS para as comunidades autónomas que acordasen voluntariamente asumir as súas determinacións de acordo co establecido no artigo 15.3.

Artigo 24. *Plans de mobilidade sostible de entidades locais.*

1. No prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, sen prexuízo do establecido no artigo 14 da Lei 7/2021, de 20 de maio, de Cambio Climático e Transición Enerxética, os municipios de máis de 20.000 habitantes e menos de 50.000 habitantes deberán dotarse dun plan de mobilidade sostible simplificado de entidades locais, que deberá ser revisado, canto menos, cada seis anos agás que a lexislación autonómica estableza outra periodicidade.

2. As comunidades autónomas poderán recomendar ou esixir que dispoñan de plans de mobilidade sostible os municipios non incluídos no apartado anterior, entidades supramunicipais con competencias en materia de planificación do territorio, urbanismo, transportes ou mobilidade, e agrupacións de municipios. Cando un municipio quede integrado no ámbito dunha entidade supramunicipal obrigada a ter un plan de mobilidade sostible, esta obriga substituírá o requirimento específico do apartado 1.

3. Os plans de mobilidade sostible poderán ter en conta, como referencia, os criterios establecidos nas directrices metodolóxicas previstas no artigo 18 e conterán, necesariamente, medidas de ordenación da distribución urbana de mercadorías cooperando con outros municipios lindantes para o establecemento de criterios homoxéneos.

4. Cada tres anos, as entidades territoriais obrigadas a elaborar o plan de mobilidade sostible deberán elaborar un informe de seguimento sobre o nivel de implantación das actuacións e avaliación das medidas deste plan.

5. O EDIM ao que se refire o artigo 13 incluírá un rexistro de plans de mobilidade sostible e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo se acorde no marco do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

Artigo 25. Plans de mobilidade sostible para grandes centros de actividade.

1. Os Ministerios de Transportes e Mobilidade Sostible e de Traballo e Economía Social, previo informe do Foro Territorial de Mobilidade Sostible, establecerán conxuntamente os criterios para identificar os grandes centros de actividade que deban dispoñer de plans de mobilidade sostible, así como os fitos cuantificables que estes plans deben alcanzar.

Tales criterios serán de aplicación supletoria aos dispostos, ao efecto, pola Administración competente en materia de transportes e mobilidade ou pola ordenación urbanística de cada municipio, de conformidade á lexislación de cada Comunidade Autónoma.

Para a fixación dos criterios poderanse ter en conta, canto menos: a superficie do centro de actividade, o número de empresas e persoas traballadoras afectadas por quenda de traballo ou afluencia de visitantes e usuarios e a mobilidade en días e horas punta e datas determinadas.

Estes plans de mobilidade sostible deberán ter en conta outros instrumentos de planificación de mobilidade que poidan ser concorrentes e, en todo caso, estar coordinados, no seu caso, cos plans de mobilidade sostible ao traballo aos que se refire o artigo 26.

Será a Administración competente en materia de transporte e mobilidade a que identifique os grandes centros de actividade no seu territorio, considerando para iso os criterios anteriores, así como o agregado das actividades existentes a efectos de determinación da obriga de dispoñer de plans de mobilidade sostible. Así mesmo, poderá establecer unha relación doutros grandes centros de actividade que tamén deban, ou aos que se recomende, dispoñer dun plan de mobilidade sostible.

2. Unha vez fixados os criterios anteriores, estes serán publicados polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Dentro do prazo de dezoito meses desde a súa publicación, os grandes centros de actividade obrigados deberán aprobar o correspondente Plan de mobilidade sostible, que deberá revisarse, canto menos, cada cinco anos e designar un xestor de mobilidade do centro de actividade. Para a súa elaboración, deberán ter en conta o plan de mobilidade sostible da entidade local en cuxo ámbito territorial se localice o centro.

Corresponderalles ás comunidades autónomas establecer as medidas necesarias para asegurar o cumprimento desta obriga.

3. Os grandes centros de actividade deberán remitirle o plan aprobado á entidade local en cuxo ámbito territorial se localice o centro.

4. O EDIM ao que se refire o artigo 13 incluírá un rexistro de plans de mobilidade sostible para grandes centros de actividade e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo se acorde no marco do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

Artigo 26. Plans de mobilidade sostible ao traballo.

1. No prazo de vinte e catro meses desde a entrada en vigor desta lei, as empresas e as entidades pertencentes ao sector público de acordo co establecido no artigo 2 da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, deberán dispoñer de plans de mobilidade sostible ao traballo para aqueles centros de traballo con máis de 200 persoas traballadoras ou 100 por quenda cuxo centro de traballo habitual sexa dito centro de actividade.

Dita obriga será aplicable tamén ás entidades pertencentes ao sector público estatal de acordo co establecido no artigo 2 da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, para aqueles centros de traballo con máis de 200 persoas traballadoras ou 100 por quenda. Así mesmo, poderá ser de aplicación a outras entidades pertencentes ao sector público se así o establece a Administración competente en materia de transporte e mobilidade no ámbito territorial correspondente.

2. Os plans de mobilidade sostible ao traballo deberán ser obxecto dun seguimento que permita avaliar o nivel de implantación das actuacións e medidas recollidas no plan. En todo caso, e sen prexuízo doutras actuacións, no prazo de dous anos desde a súa aprobación, as entidades públicas e empresas deberán elaborar un informe de seguimento sobre o nivel de implantación das actuacións e medidas do plan, que se repetirá cada dous anos de vixencia do plan.

Os plans de mobilidade sostible ao traballo serán obxecto de negociación coa representación legal das persoas traballadoras. A estes efectos, para a consideración de centro de traballo será de aplicación a definición contida no artigo 1.5 do texto refundido da Lei do Estatuto dos Traballadores, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2015, de 23 de outubro.

Nas empresas onde non exista representación legal, crearase unha comisión negociadora constituída, dunha banda, pola representación da empresa e, doutra banda, por unha representación das persoas traballadoras, integrada polos sindicatos máis representativos e polos sindicatos representativos do sector ao que pertenza a empresa e con lexitimación para formar parte da comisión negociadora do convenio colectivo de aplicación. A representación sindical conformarase en proporción á representatividade no sector e garantindo a participación de todos os sindicatos lexitimados.

No caso das cooperativas o Plan de Mobilidade será aprobado polo Consello Reitor.

3. Os plans de mobilidade sostible ao traballo incluírán solucións de mobilidade sostible que contemplen, por exemplo, o impulso da mobilidade activa, o transporte colectivo, a mobilidade de baixas emisións, solucións de mobilidade tanto compartida coma colaborativa, solucións para facilitar o uso e recarga de vehículos cero emisións, o teletraballo nos casos nos que sexa posible, entre outros, de acordo co principio de xerarquía ao que se refire o artigo 28. Así mesmo, incluíranse medidas relativas á mellora da seguridade viaria e prevención de accidentes nos desprazamentos ao centro de traballo, polo que se fomentará a formación en ambas as vertentes. Teranse en conta non só as persoas traballadoras do centro senón tamén os visitantes, provedores e calquera outra persoa que requira acceder ao centro de traballo. Para a súa elaboración, deberán ter en conta o plan de mobilidade sostible da entidade local en cuxo ámbito territorial se localice o centro, así como, no seu caso, os instrumentos de regulación da mobilidade aprobados pola Administración competente en materia de transportes e mobilidade.

Os plans poderán contemplar a compensación da pegada de carbono para aquela mobilidade emisora de gases de efecto invernadoiro sobre a que non se puidese actuar.

4. Regulamentariamente poderase establecer a figura de xestor de mobilidade para os centros de traballo referidos neste artigo.

5. Ademais, en relación cos centros de traballo de alta ocupación, que son aqueles que contan con máis de 1.000 persoas traballadoras situados en municipios ou áreas metropolitanas de máis de 500.000 habitantes, as entidades públicas e privadas deberán incluír medidas que permitan reducir a mobilidade das persoas traballadoras nas horas punta ou durante a xornada laboral e promover o uso de medios de transporte de baixas

ou cero emisións e de servizos de mobilidade colaborativa, así como impulsar a mobilidade activa, incluíndo ferramentas para facilitar a recarga pública ou privada deste tipo de medios de transporte.

Nos centros de traballo anteriores, as Administracións competentes en materia de transportes e mobilidade velarán pola inclusión de ditas medidas.

6. En caso de que coincidan no mesmo lugar varios centros de traballo aos que se refire o apartado 1, promoveranse os oportunos mecanismos de coordinación entre eles para o intercambio de información e a posta en marcha de solucións de mobilidade sostible.

7. A efectos de dar cumprimento ao disposto neste artigo, as entidades públicas e empresas poderán ofrecerlles aos seus empregados tarxetas de transporte tramitadas a través dunha empresa emisora de vales de transporte nos termos previstos no artigo 42.3 e) da Lei 35/2006, de 28 de novembro, do Imposto sobre a Renda das Persoas Físicas e de modificación parcial das leis dos Impostos sobre Sociedades, sobre a Renda de non Residentes e sobre o Patrimonio e do artigo 46 bis do Regulamento do Imposto sobre a Renda das Persoas Físicas, aprobado polo Real Decreto 439/2007 e normativa foral concordante.

8. O EDIM ao que se refire o artigo 13 incluírá un rexistro de plans de mobilidade sostible ao traballo e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo se acorde no marco do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

9. O recollido neste artigo será de aplicación supletoria aos disposto, ao efecto, pola Administración competente en materia de transportes e mobilidade ou pola ordenación urbanística de cada municipio, de conformidade á lexislación de cada comunidade autónoma.

Artigo 27. *Seguimento.*

1. Sen prexuízo do que estableza a normativa das comunidades autónomas, os plans de mobilidade sostible regulados nos artigos 24 e 25, así como as súas revisións e informes de seguimento, haberán de serlle comunicados no prazo de tres meses desde a súa adopción á autoridade competente que designe a correspondente comunidade autónoma para a súa incorporación ao Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM) por parte destas.

2. Estes documentos serán de acceso público incluídos os datos agregados que estean dispoñibles por xénero e idade, tendo en conta en todo caso a normativa reguladora de protección de datos de carácter persoal.

3. As entidades territoriais e as empresas que, á entrada en vigor desta lei, contén con plans de mobilidade sostible ao traballo ou os adopten, disporán dun prazo de tres meses a contar desde a data de entrada en vigor ou desde a de aprobación, respectivamente para comunicarllos á autoridade competente que designe a correspondente comunidade autónoma para a súa incorporación ao Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM) por parte destas. Así mesmo, aqueles plans aprobados con anterioridade á entrada en vigor desta lei deberán ser actualizados seguindo os criterios establecidos nela.

4. As disposicións de desenvolvemento desta lei poderán prever mecanismos de financiamento dos plans de mobilidade sostible de entidades territoriais, os plans de mobilidade sostible para grandes centros de actividade, os plans de mobilidade sostible ao traballo ou doutras actuacións relacionadas coa mobilidade sostible, de acordo coas condicións que nelas se establezan, entre as que estarán as obrigas de comunicar a súa aprobación e, no seu caso, revisión e seguimento.

*Sección 2.^a Mobilidade para todas as persoas**Artigo 28. Sistema de medios de mobilidade no ámbito urbano.*

1. Co fin de dar cumprimento aos principios reitores da mobilidade e atendendo aos efectos sobre o medio ambiente e a saúde, as distintas Administracións públicas velarán, dentro das súas propias competencias, por incentivar e promover os esquemas de mobilidade baseados na intermodalidade e os medios e modos de mobilidade máis sostibles e saudables nos contornos urbanos e metropolitanos, así como os que reduzan a ocupación do espazo público. En concreto, tratará de favorecerse, na orde seguinte:

- a) A mobilidade activa, primando especialmente a mobilidade a pé, a mobilidade das persoas con discapacidade ou mobilidade reducida que transitan polas zonas peonís en aparatos autorizados, así como a mobilidade en bicicleta ou ciclo.
- b) O transporte público colectivo.
- c) Os esquemas de mobilidade de alta ocupación que supoñan un beneficio en termos de redución de externalidades, ocupación do espazo público ou outros.
- d) En relación co vehículo privado, deberán primarse en todo caso, as tecnoloxías que supoñan menores emisións contaminantes e de gases de efecto invernadoiro, así como os vehículos que supoñan menor ocupación do espazo público e os servizos de mobilidade colaborativa.

A prelación anterior entenderase sen prexuízo de salvagardar a mobilidade de persoas con discapacidade ou mobilidade reducida.

2. En relación co transporte urbano de mercadorías, as Administracións públicas velarán, no ámbito das súas competencias, por incentivar a redución de externalidades negativas, potenciando os vehículos cero emisións, a ciclo loxística e as solucións de optimización das reparticións a través de novos modelos de distribución de mercadorías, facilitando o acceso a vehículos motorizados cero emisións ou menos contaminantes acorde á oferta tecnolóxica existente por tipo e dimensións de vehículo industrial, ou non motorizados como a ciclo loxística ou outros medios eficientes.

Artigo 29. Planificación urbana para o fomento da mobilidade activa.

1. As Administracións públicas, no ámbito das súas respectivas competencias, promoverán o desenvolvemento de modelos territoriais e urbanos de proximidade, a través dunha planificación urbana que fomente as cidades compactas e con usos mixtos do solo, a proximidade das persoas ás actividades, servizos, dotacións e lugares de traballo e de ocio, e a xestión eficiente da mobilidade e os servizos de transporte público urbanos.

Para iso, os instrumentos normativos e técnicos para a planificación urbana respectarán o principio de desenvolvemento territorial e urbano sostible establecido polo artigo 3 do texto refundido da Lei de Solo e Rehabilitación Urbana aprobado polo Real Decreto Lexislativo 7/2015, de 30 de outubro.

2. Para dar cumprimento aos principios e finalidades, e atendendo á eficiencia en termos ambientais e de saúde dos modos e medios de transporte, as Administracións públicas, no ámbito das súas respectivas competencias, velarán por fomentar un sistema de mobilidade integrado segundo o artigo 28.

3. A planificación do espazo urbano reforzará o papel das rúas, prazas e demais elementos estruturais como espazos clave para a vida e as relacións sociais, e considerará a importancia da naturalización destes espazos públicos para garantir o benestar e a saúde no seu uso, e como oportunidade para o fomento da biodiversidade e a conectividade ecolóxica, mediante actuacións como:

- a) A repartición equilibrada do espazo urbano entre a mobilidade motorizada e non motorizada, avanzando nunha extensión xeneralizada do calmado do tráfico nas vías urbanas e a consideración específica da circulación de vehículos de mobilidade persoal en relación coa seguridade de todos os usuarios do espazo público.

b) O fomento da mobilidade activa a pé en contraposición ao estilo de vida sedentario, coa atención preferente ás e os peóns, facilitando itinerarios continuos e traxectos a pé en condicións de seguridade e comodidade, que fagan da mobilidade activa a opción máis sinxela e atractiva.

c) O fomento da mobilidade activa en bicicleta ou ciclo, entendéndoa como un elemento esencial da mobilidade cotiá e impulsando o desenvolvemento de vías ciclistas protexidas, seguras e conectadas.

d) A mellora da accesibilidade, eliminando barreiras arquitectónicas e acomodando o espazo urbano ás necesidades dos diferentes colectivos, en particular das persoas máis vulnerables ou con discapacidade ou mobilidade reducida.

e) A creación de contornos escolares e de formación seguros, saudables e sostibles nos arredores dos centros educativos, fomentando e impulsando os camiños escolares que lle permitan ao alumnado desprazarse ao centro educativo ou formativo de forma activa e autónoma.

f) A instalación do mobiliario urbano e os servizos básicos necesarios (por exemplo, bancos e asentos, fontes de auga potable, fontes ornamentais e estanques, aseos públicos etc.) que faciliten a mobilidade activa, o descanso e a estancia nos espazos públicos por parte de toda cidadanía en condicións de comodidade; doutros elementos da paisaxe que fomenten as condicións de confort visual, acústico e climático durante a mobilidade activa ou a estancia (vexetación, toldos, pavimentos que reduzan o efecto illa de calor etc.) e da sinalética que lle proporcione información de interese ao usuario do espazo público. A planificación dos elementos do contorno urbano e a súa iluminación terá en consideración a necesidade de percepción de seguridade nos espazos públicos, especialmente en horarios nocturnos.

4. A planificación do espazo urbano tamén promoverá a mobilidade activa, a mobilidade en transporte público e a intermodalidade, mediante actuacións como:

a) A elaboración de normativa municipal que contemple o deseño das vías para o fomento da mobilidade sostible, das súas rúas e prazas atendendo á repartición equilibrado do espazo urbano entre a mobilidade motorizada e non motorizada, que regule as súas condicións de acceso de vehículos a motor, e de coexistencia de peóns e vehículos non motorizados co resto de vehículos, complementando o disposto no texto refundido da Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viaria aprobado polo Real Decreto Lexislativo 6/2015, de 30 de outubro, o Real Decreto 1428/2003, de 21 de novembro, polo que se aproba o Regulamento Xeral de Circulación, e seguindo as directrices ou guías de boas prácticas que se poidan elaborar, reguladas nos artigos 15, 16, 18 e 19.

b) O desenvolvemento e promoción dunha rede cohesionada de infraestruturas específicas para vehículos non motorizados protexidas, seguras, cómodas, facilmente accesibles, adecuadamente sinalizadas e balizadas, permeables no resto de vías, interconectadas cos nodos atractores de mobilidade e cunhas características técnicas mínimas homoxéneas, co fin de facilitar a incorporación destes vehículos á mobilidade obrigada.

c) O establecemento e promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios veciños e centros de servizos públicos cos centros das cidades.

d) A extensión e mellora dos sistemas públicos e privados de préstamo de bicicletas e outros vehículos de mobilidade persoal ou compartida, incorporando a barrios periurbanos e outros nodos como os intercambiadores de transporte interurbanos, regulando as súas condicións de acceso e coexistencia cos modos de transporte público, establecendo medidas de apoio e subvencións, e favorecendo a harmonización e interoperabilidade dos sistemas e as súas tarxetas e billetes de uso que deben orientarse cara a un carácter intermodal e integrado.

e) A elaboración de normativa municipal que contemple a reserva de espazos para o estacionamento seguro de bicicletas ou ciclos, en particular en edificios de uso residencial

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 52

e de servizos públicos, terminais de transporte, e na vía pública no contorno de centros educativos e de formación, sanitarios, deportivos, culturais e de ocio.

f) O fomento da intermodalidade, en particular facilitando o acceso e o estacionamento de vehículos non motorizados. Así mesmo, facilitarase o estacionamento de ciclos en paradas ou estacións de transporte público ou os seus arredores.

g) A intermodalidade terá en conta en todo caso a continuidade da accesibilidade universal dos distintos medios de transporte e os seus contornos, sen interrupcións entre eles.

h) O desenvolvemento dunha política de mobilidade infantil que persiga asegurar o acceso da infancia aos bens públicos e os servizos urbanos. Así mesmo, deben crearse condicións para que as persoas menores de idade poidan explorar e gozar do seu hábitat cotián e ir progresivamente adquirindo autonomía nos seus desprazamentos.

Artigo 30. Mobilidade inclusiva para persoas con discapacidade ou mobilidade reducida.

As Administracións públicas, no ámbito das súas respectivas competencias:

a) Adoptarán políticas de mobilidade inclusiva como ferramenta imprescindible para lograr o obxectivo de cohesión social, promovendo a accesibilidade universal ás infraestruturas e os modos de transportes en condicións de igualdade para todos os cidadáns e as cidadás.

b) Priorizarán os seus investimentos en mobilidade inclusiva tendo en conta a situación dos distintos modos e medios de transporte en canto a accesibilidade e o seu nivel de utilización.

c) Adoptarán medidas para facilitar a mobilidade das persoas con discapacidade ou mobilidade reducida, tales como garantir a información que deberá ser accesible e en tempo real das condicións de accesibilidade das infraestruturas e modos de transportes, facilitar o acceso ás zonas de baixas emisións ou estender a figura dos asistentes de mobilidade a aqueles modos de transporte onde sexa posible.

d) Fomentarán as campañas de información e accións formativas para promover a accesibilidade e a non discriminación das persoas con discapacidade ou mobilidade reducida na utilización dos bens e servizos a disposición do público.

e) Facilitarán a participación do sector asociativo da discapacidade no deseño, desenvolvemento e avaliación das políticas de mobilidade.

f) Deberán considerar as persoas con discapacidade e os seus acompañantes á hora de fixar as tarifas dos servizos de transporte.

g) Establecerán, na medida do posible, sistemas de seguimento e control para asegurar a eficacia das medidas e a súa repercusión no número de persoas con discapacidade e os seus desprazamentos.

Artigo 31. Perspectivas de xénero e igualdade de trato e non discriminación na mobilidade.

1. As Administracións públicas, no ámbito das súas respectivas competencias, analizarán as súas políticas de transportes e mobilidade para detectar dificultades no acceso aos diversos modos de transportes en función do sexo, a idade ou o poder adquisitivo, ou outras circunstancias sociais relevantes.

2. Así mesmo, as Administracións adoptarán as medidas que resulten oportunas, recomendándose o establecemento de indicadores de seguimento, para erradicar ditas disfuncións e evitar así calquera tipo de discriminación, directa ou indirecta, por calquera circunstancia ou condición social e, en particular, en función do seu sexo, idade, discapacidade, orixe racial ou étnica, orientación sexual ou identidade de xénero ou situación socioeconómica.

3. Así mesmo recoméndase a inclusión da análise, medidas e indicadores de seguimento nos plans de mobilidade sostible contemplados na presente lei.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 53

Sección 3.^a Medidas complementarias relativas a infraestructuras e equipamentos para a sostibilidade do sistema de transportes

Artigo 32. Terminais de transporte, talleres de material móbil para o transporte público e outras infraestructuras, edificios e instalacións vinculados ao sistema de transportes e mobilidade.

As Administracións públicas, en desenvolvemento das súas competencias, promoverán, na medida das súas disponibilidades orzamentarias:

a) A realización progresiva de actuacións en terminais de transporte, talleres de material móbil para o transporte público e outras infraestructuras, edificios e instalacións vinculados ao sistema de transportes, incluídos aqueles de uso mixto, dirixidas a mellorar a eficiencia enerxética, a sostibilidade e uso eficiente dos recursos, cun réxime que permita a prestación aberta e igualitaria de servizos a diferentes operadores ferroviarios. Así mesmo, impulsarán o establecemento de obxectivos de rehabilitación e optimización enerxética para transformar a edificación existente en edificios de consumo case nulo.

b) A utilización de enerxía procedente de fontes renovables e a contratación de enerxía con garantías de orixe renovable por parte dos titulares ou prestadores de servizos nos edificios ou instalacións ás que se refire o apartado anterior, ben mediante o autoconsumo ou ben utilizando garantías de orixe renovable na contratación de dita enerxía.

c) O establecemento de puntos de recarga eléctricos en estradas, mediante a súa instalación en gasolineras ou o establecemento de estacións de recarga eléctrica rápida e ultrarrápida —electrolineiras— suficientes e necesarios para que a electromobilidade, especialmente en longa distancia e transporte de mercadorías, se desenvolva con normalidade en todo o territorio.

Artigo 33. Carrís reservados a determinados vehículos.

1. As Administracións públicas, no ámbito das súas respectivas competencias, analizarán a necesidade e viabilidade, e, no seu caso, promoverán as actuacións necesarias para dotar as vías con tres ou máis carrís de circulación por sentido e outras vías que o permitan, de carrís de uso reservado ou preferente para o transporte público colectivo, para o taxi, para a bicicleta ou ciclo, para vehículos de alta ocupación ou de cero emisións, ou outro tipo de vehículos e servizos que decida a autoridade responsable da xestión e regulación do tráfico, nos accesos aos municipios de máis de 300.000 habitantes, en función das disponibilidades orzamentarias. Estes carrís poderán ser fixos ou de xestión dinámica.

Nos municipios de menos de 300.000 habitantes promoveranse tamén estas actuacións cando poida xustificarse a súa necesidade e viabilidade no marco dos obxectivos definidos nesta lei.

Estas actuacións incluíranse, cando proceda, nos plans de mobilidade sostible regulados na lexislación vixente.

2. Na análise á que se refire o punto anterior, de entre todas as opcións viables para facilitar o tráfico fluído do transporte público colectivo, o taxi, a bicicleta ou ciclo e a priorización de vehículos de alta ocupación ou de baixas emisións, elixirase aquela que optimice a utilización dos recursos públicos, a ocupación de espazo, e minimice o impacto ambiental, tendo en conta a posible aplicación de solucións dixitais.

3. Así mesmo, tanto nos novos desenvolvementos urbanos coma nos proxectos de remodelación de viario xa existente, farase unha análise das mesmas características do referido no apartado 1, centrado na posibilidade e conveniencia da inclusión dunha vía ciclista ou para outros vehículos de mobilidade persoal naquelas rúas con dous ou máis carrís de circulación por sentido.

Nas vías dun só carril por sentido, ou de sentido único, analizarase a introdución de medidas que permitan unha convivencia adecuada entre os diferentes modos de transportes, con especial atención á seguridade das persoas.

4. As Administracións públicas colaborarán, na medida en que os seus recursos técnicos e orzamentarios o permitan, para asegurar que as solucións que se formulen garantan a continuidade dos carrís entre as vías competencia de distintas Administracións, a xestión dinámica dos mesmos, e, no seu caso, a continuidade de ditos carrís ata os intercambiadores de transporte.

5. A autoridade responsable da regulación do tráfico fixará as condicións de utilización, daralle publicidade á relación de tramos da rede viaria nos que se habiliten ditos carrís reservados e realizará, no seu caso, a xestión dinámica sen prexuízo das competencias do titular da vía.

Artigo 34. Cumprimento dos obxectivos de subministración de electricidade a aeronaves estacionadas.

1. De conformidade co previsto no artigo 12, apartado 2, do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeo e do Consello de 13 de setembro de 2023 relativo á implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos e polo que se deroga a Directiva 2014/94/UE, as obrigas recollidas no seu artigo 12, apartado 1, letra b), para garantir que, a máis tardar o 31 de decembro de 2029, en todos os postos de estacionamento a subministración de electricidade ás aeronaves estacionadas en remoto e utilizados en operacións de transporte aéreo comercial para embarcar ou desembarcar pasaxeiros ou cargar ou descargar mercadorías, non serán de aplicación en aeroportos de competencia do Estado da rede global da RTE-T con menos de 10.000 voos comerciais ao ano en termo medio dos tres últimos anos.

2. Para o cumprimento do establecido no artigo 12 do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeo e do Consello de 13 de setembro de 2023, os órganos do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible competentes no sector aéreo, xunto cos xestores de infraestruturas aeroportuarias, os órganos do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico competentes en materia de desenvolvemento da política enerxética, as Administracións territoriais competentes, prestadores de servizos de asistencia en terra e os operadores da rede de transporte ou distribución de enerxía eléctrica, analizarán a situación individual dos aeroportos de competencia do Estado para avaliar as necesidades de fomento da eficiencia enerxética e electrificación para unha posible subministración de enerxía eléctrica ás aeronaves estacionadas.

3. Regulamentariamente poderase ampliar a relación de aeroportos de competencia do Estado que deban dispoñer de equipos de asistencia e servizos para a subministración de electricidade ás aeronaves estacionadas en postos de estacionamento de contacto, en caso de ser necesario para o cumprimento das metas cuantitativas e obxectivos recollidos no Marco de Acción Nacional de enerxías alternativas no transporte.

4. No ámbito das actuacións para promover a descarbonización do transporte aéreo, así como a redución das emisións de contaminantes atmosféricos no sector aéreo e aeroportuario, as Administracións promoverán e facilitarán os proxectos orientados a mellorar a eficiencia enerxética e garantir a dispoñibilidade das fontes de enerxía alternativas que se consideran prioritarios para o seu despregamento nos aeroportos e a subministración ao transporte aéreo, tales como a electricidade renovable, o hidróxeno renovable, o biometano e combustible de aviación sostible (de acordo coa definición establecida na normativa europea de aplicación), ou calquera outro combustible renovable de orixe non biolóxica cunha capacidade efectiva para reducir as emisións de gases contaminantes ou de efecto invernadoiro no ámbito aeroportuario nos termos establecidos na regulación europea e nacional de aplicación.

Artigo 35. *Uso e subministración de fontes de enerxía alternativas en portos.*

1. Co fin de contribuír á descarbonización do transporte e á mellora da calidade do aire nos contornos portuarios, as autoridades portuarias, no ámbito das súas competencias e en estreita colaboración coa correspondente Autoridade Marítima cando iso proceda, promoverán activamente a implantación de medidas de redución das emisións de contaminantes á atmosfera procedentes das actividades desenvolvidas polos operadores e persoas usuarias dos portos a través dunha dotación apropiada de equipos e servizos de subministración de fontes de enerxía alternativas aos buques e embarcacións atracadas en porto, como é o caso dos servizos de subministración eléctrica a embarcacións, así como a maquinaria portuaria, frotas de vehículos pesados e parque móbil, entre outras iniciativas.

Estas medidas estarán enfocadas, polo menos, para o cumprimento das metas cuantitativas e obxectivos recollidos no Marco de Acción Nacional de enerxías alternativas no transporte para o desenvolvemento do mercado dos combustibles alternativos no sector do transporte e a implantación da infraestrutura correspondente.

2. Para o cumprimento do establecido no apartado anterior, os órganos do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible competentes na materia, xunto con Portos do Estado e as autoridades portuarias, os órganos do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico competentes en materia de desenvolvemento da política enerxética, as Administracións territoriais competentes, os operadores da rede de transporte ou distribución de enerxía eléctrica e a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia analizarán a situación individual dos portos do Sistema Portuario de titularidade estatal para tomar as medidas necesarias para asegurar a subministración de enerxía eléctrica a buques e embarcacións atracados, así como a maquinaria portuaria, frotas de vehículos pesados e parque móbil.

Antes de 2030, este servizo deberá estar dispoñible nas terminais de pasaxeiros e nas terminais de buques portacontedores dos portos marítimos da rede RTE-T e a partir de 2030 nas terminais dos buques de pasaxe e portacontedores do resto de portos nos que así o decidise o organismo reitor do porto.

Para isto, o Goberno adoptará as disposicións necesarias para que, no marco planificación do desenvolvemento da rede de transporte de enerxía eléctrica con horizonte 2030, así como nas súas diferentes actualizacións e modificacións de aspectos puntuais, se impulse o desenvolvemento dos procesos de electrificación de servizos portuarios de interese xeral.

Así mesmo, o Goberno promoverá, a través dos Plans de Descarbonización do sector no marco da Estratexia Marítima 2025-2050, o establecemento dun obxectivo para que, a través de medidas que incentiven o uso de combustibles renovables de orixe non biolóxica (RFNBO), se garanta o cumprimento dos obxectivos específicos xa fixados para o transporte marítimo na normativa europea, incluíndo o Regulamento (UE) 2023/1805 FuelEU Maritime. Ditos plans incluírán o impulso de corredores verdes nacionais e internacionais.

3. A estes efectos, terán carácter prioritario para a súa implantación nos portos e a subministración ao transporte marítimo aquelas fontes de enerxía consideradas como combustibles alternativos, de conformidade co establecido no Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeo e do Consello, de 13 de setembro de 2023, relativo ao desenvolvemento dunha infraestrutura para os combustibles alternativos e polo que se derroga a Directiva 2014/94/UE.

4. No prazo máximo de 6 meses desde a entrada en vigor desta lei, o ente público Portos do Estado publicará na súa páxina web a información achegada polas autoridades portuarias, a relación de instalacións ou servizos para a subministración de electricidade ou combustibles alternativos aos buques e embarcacións atracados en porto, maquinaria e equipos auxiliares, que están dispoñibles en cada porto, indicando a dispoñibilidade, técnicas de prestación e capacidade de subministración de cada fonte de enerxía alternativa.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 56

5. As autoridades portuarias que xestionen portos de interese xeral elaborarán un marco de actuación que garanta a mellora da eficiencia enerxética das instalacións e servizos, así como a prestación do servizo de subministración de fontes de enerxía alternativas, incluída a electricidade, en función da demanda prevista.

O marco incluírá a pegada de carbono, incluíndo obxectivos e plans de redución das emisións, cuxa estimación se realizará seguindo a metodoloxía específica para o cálculo de pegada de carbono en Portos, que a tal fin fose aprobada seguindo o protocolo establecido no artigo 36.

O prazo para dispoñer do marco de actuación será de vinte e catro meses desde a entrada en vigor desta lei tanto para os portos da rede básica da Rede Transeuropea de Transporte coma para o resto de portos da rede global da Rede Transeuropea de Transporte.

6. A efectos do establecido no artigo 9.1 da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do sector eléctrico, relativo ao autoconsumo de enerxía eléctrica, as instalacións de produción ou xeración de enerxía eléctrica renovable dentro dun porto terán, a todos os efectos, a condición de «instalación de produción próxima ás de consumo e asociada ás mesmas» cando tanto a xeración coma o consumo estean na zona de servizo dun porto de interese xeral definida na Delimitación dos Espazos e Usos Portuarios, permitindo desta maneira que a xeración renovable poida ser compartida en todo o ámbito portuario sen limitación de distancia entre os puntos de xeración e os de consumo, e que a transferencia de enerxía se realice a través da rede de distribución.

7. Aos efectos do artigo 46 do Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2011, de 5 de setembro, as autoridades portuarias poderán participar en sociedades cuxo obxecto sexa o desenvolvemento, xestión e explotación de activos eléctricos vinculados ao servizo de subministración de enerxía eléctrica a buques e a xestión de enerxía para autoconsumo no porto cando isto estea xustificado por razóns de eficiencia ligadas ao cumprimento dos obxectivos de descarbonización.

Sección 4.^a Información e xestión ambiental e da enerxía nos servizos de transporte

Artigo 36. Cálculo e información da pegada de carbono.

1. As Administracións públicas, no ámbito das súas competencias, promoverán a recompilación de información para mellorar o coñecemento dos impactos ambientais do transporte e producidos polas entidades públicas e empresas que presten servizos de transporte, servizos de mobilidade, ou actividades auxiliares ou complementarias do transporte ou dos servizos de mobilidade. En particular, impulsarán o cálculo, a redución e a compensación das emisións de gases de efecto invernadoiro que xeren ditas empresas.

2. No prazo dun ano desde a aprobación da metodoloxía á que fai referencia o apartado 4, e segundo as condicións que nela se establezan, as entidades públicas ou privadas que presten ou comercialicen un servizo de transporte ou un servizo de mobilidade, de persoas ou mercadorías con orixe ou destino no territorio español deberá realizar o cálculo das emisións de gases de efecto invernadoiro dese servizo de transporte ou de mobilidade. O resultado do cálculo anterior deberá serlles facilitado ás persoas usuarias do servizo de transporte ou do servizo de mobilidade segundo os procedementos que se establezan conforme ao apartado 4.

3. Ademais, cando proceda, o total da pegada de carbono de ditas entidades será inscrito no Rexistro de Pegada de Carbono, compensación e proxectos de absorción de dióxido de carbono, do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, ou outros similares xestionados polas Administracións territoriais.

4. O Goberno, a proposta conxunta dos Ministerios de Transportes e Mobilidade Sostible e para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, desenvolverá regulamentariamente a metodoloxía para levar a cabo estas obrigas e o seu alcance mínimo, especificando prazos, exencións e flexibilidade en función da tipoloxía, tamaño ou

facturación das entidades afectadas, así como os procedementos de información aos beneficiarios do servizo de transporte ou servizo de mobilidade. Para establecer esta regulamentación, realizarase unha consulta previa ao sector do transporte e a mobilidade, co fin de que poida ter voz sobre o alcance mínimo das obrigas e os mecanismos máis adecuados para o cálculo e información da pegada de carbono, e teranse en conta as metodoloxías que a Unión Europea desenvolva a este respecto.

5. Sen prexuízo do anterior, as comunidades autónomas e as entidades locais, no marco das súas competencias, poderán ampliar o alcance das obrigas recollidas neste artigo para as entidades afectadas naqueles servizos de transporte terrestre ou servizos de mobilidade que se presten con orixe e destino no seu correspondente ámbito territorial.

Artigo 37. Información sobre a emisión de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes á atmosfera en portos e aeroportos.

1. Sen prexuízo das competencias das Administracións públicas en materia de prevención, vixilancia e redución da contaminación atmosférica para lograr uns niveis de calidade do aire que non supoñan efectos negativos significativos na saúde humana e o medio ambiente, e da responsabilidade dos operadores das actividades económicas ou profesionais de previr, evitar e reparar os danos no medio ambiente, os xestores aeroportuarios e a Dirección Xeral de Mariña Mercante proporcionaranlle no marco das súas competencias, con periodicidade anual, ao Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, información sobre a emisión de contaminantes á atmosfera polas fontes máis significativas debida ao tráfico aéreo e marítimo e actividades relacionadas. No prazo de 12 meses tras a entrada en vigor desta lei, os Ministerios de Transportes e Mobilidade Sostible e para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, acordarán o alcance e a metodoloxía para a estimación das emisións de contaminantes atmosféricos, de acordo cos requirimentos previstos na normativa reguladora do Sistema Español de Inventario (SEI).

2. Así mesmo, o xestor aeroportuario dos aeroportos aos que fai referencia o artigo 34 e as autoridades portuarias, calcularán e publicarán anualmente a pegada de carbono da actividade aeronáutica e portuaria, e dotaranse dun plan de redución que poderá incorporar medidas de compensación (de redución e/ou absorción), que teñan por obxectivo facer que os servizos aeroportuarios e portuarios sexan neutros en canto a emisións de gases de efecto invernadoiro nos seus alcances 1 e 2 definidos conforme ao Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo, polo que se crea o rexistro de pegada de carbono, compensación e proxectos de absorción de dióxido de carbono.

3. Poderase dar cumprimento a estas obrigas referidas no apartado anterior sobre a pegada de carbono a través do establecido na normativa regulamentaria reguladora do rexistro de pegada de carbono, compensación e proxectos de absorción de dióxido de carbono. O Rexistro incluírá, a través dos seus documentos de apoio e guías, un apartado específico para a actividade portuaria e aeroportuaria.

4. De acordo co estipulado no Real Decreto 102/2011, de 28 de xaneiro, relativo á mellora da calidade do aire, as autoridades competentes en materia de toma de datos e avaliación da calidade do aire deberán asegurar a correcta medición e control da calidade do aire nos contornos portuarios e aeroportuarios, garantindo que os puntos de mostraxe cumpran cos criterios de macro implantación para a protección da saúde recollidos no anexo III do citado real decreto.

Artigo 38. Sistemas de xestión ambiental e da enerxía.

1. As Administracións públicas, no ámbito das súas competencias, promoverán a implantación de sistemas de xestión ambiental e da enerxía por parte dos prestadores de servizos de transporte ou xestores de infraestruturas de transporte.

Os prestadores de servizos de transporte e xestores de infraestruturas poderán deste modo acreditar a súa xestión ambiental e enerxética, así como o uso de instrumentos de xestión de frota e políticas de formación práctica en eficiencia enerxética para os seus técnicos, xestores de frota e condutores e condutoras.

Estes sistemas de xestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados e documentados, e ser auditables por empresas terceiras acreditadas para tal fin, contando con obxectivos de redución do consumo enerxético e das emisións contaminantes locais e de gases de efecto invernadoiro.

2. De maneira adicional ao apartado 1, as Administracións públicas, no ámbito das súas respectivas competencias, fomentarán a introdución de requisitos ambientais, enerxéticos, de seguridade viaria e acústicos na licitación de contratos de servizos ou de concesión de servizos de transporte por estrada, ferroviario, aéreo e marítimo, así como nos tráficos, rutas ou liñas que sexan de utilidade pública ou interese social.

TÍTULO III

Planificación e xestión de infraestruturas para o transporte e os servizos de transporte

CAPÍTULO I

Provisión de servizos de transporte terrestre de persoas e servizos de mobilidade en todo o territorio

Artigo 39. Coordinación dos servizos de transporte terrestre por estrada e ferrocarril e os servizos de mobilidade e colaboración das Administracións públicas.

1. As Administracións públicas, colaborando no marco das súas respectivas competencias, velarán por que os servizos de transporte terrestre por estrada e ferrocarril e os servizos de mobilidade constitúan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sinxelo para a cidadanía. Desta maneira, potenciaranse os servizos en rede, con nodos de cambio de servizo a través dos cales as persoas usuarias poidan completar a súa ruta desde a súa orixe ata o seu destino, con coordinación tanto física coma horaria dos servizos. Así mesmo, fomentarase a interoperabilidade, a integración tarifaria e a disposición ás persoas usuarias de ferramentas dixitais de pagamento dos servizos.

2. As Administracións públicas velarán por que os operadores de transporte terrestre por estrada e ferrocarril reciprocamente ou con outros modos de transporte, faciliten a intermodalidade e o uso combinado con medios de transporte, como a bicicleta ou ciclo, outros vehículos de mobilidade persoal e o transporte público baixo demanda en traxectos urbanos e interurbanos.

3. As Administracións públicas impulsarán a introdución de solucións tecnolóxicas de información, acceso e pagamento dos servizos de transporte e mobilidade que sexan máis eficientes en atención ás necesidades do contorno e os recursos dispoñibles.

Artigo 40. Servizos de transporte e mobilidade para permitir o exercicio do dereito á mobilidade en desprazamentos intraautonómicos.

As Administracións competentes adoptarán as medidas necesarias para asegurar o dereito á mobilidade de todos os cidadáns, independentemente do seu lugar de residencia, promovendo a cohesión territorial e evitando desigualdades entre zonas urbanas e rurais. Prestaráselles especial atención ás áreas con risco de despoboamento, garantindo a prestación de servizos de transporte adecuados e proporcionais ás súas necesidades.

Artigo 41. Réxime de prestación dos servizos de transporte público de persoas por estrada e servizos de mobilidade.

1. Para a prestación dos servizos de transporte público de persoas por estrada e dos servizos de mobilidade poderanse utilizar calquera dos sistemas previstos na normativa de contratos do sector público vixente, ou incentivar a súa prestación por parte da Administración competente mediante subvencións ou axudas públicas nos termos permitidos polo ordenamento xurídico vixente e polo dereito da Unión Europea.

As Administracións competentes promoverán a implementación de servizos de transporte á demanda e solucións flexibles de mobilidade en zonas rurais, adaptando a oferta de transporte ás características específicas de cada territorio e asegurando a sostibilidade dos servizos mediante mecanismos de financiamento pública.

Así mesmo, as Administracións competentes poderán promover solucións innovadoras de mobilidade co fin de facer un uso eficiente dos recursos, así como fomentar os servizos de mobilidade colaborativa.

2. A modalidade de contrato de servizos ou de concesión de servizos poderase utilizar para a prestación de servizos de transporte público de persoas por estrada de carácter lineal ou de carácter zonal.

No obxecto destes contratos poderase incluír a prestación de servizos de mobilidade ou de infraestruturas vinculadas aos servizos como estacións, intercambiadores, centros de mantemento, servizos tecnolóxicos, centros de xestión de operacións, aparcamentos e calquera outros vinculados á prestación do servizo.

Artigo 42. Servizos de mobilidade de conexión co ferrocarril e cos servizos regulares en autobús.

1. As entidades locais e as comunidades autónomas, no marco das súas respectivas competencias, poderán promover servizos de mobilidade de conexión ao ferrocarril en calquera das súas formas, entre os municipios que non dispoñan de estación de ferrocarril e as estacións máis próximas de ferrocarril convencional ou da rede de alta velocidade, con horarios coordinados cos dos servizos ferroviarios, sempre que non exista un servizo regular de autobús que cubra esa relación.

2. As entidades locais e as comunidades autónomas, no marco das súas respectivas competencias, poderán promover servizos de mobilidade de conexión a outras liñas regulares de autobús preexistentes, entre os municipios que non dispoñan de parada na citada liña regular e as paradas máis próximas de localidades atendidas polas liñas regulares, con horarios coordinados cos das liñas regulares, sempre que non exista un servizo regular de autobús que cubra esta relación.

3. Os operadores de transporte ferroviario de persoas ou outros axentes comercializadores poderán comercializar nun único billete viaxes intermodais que teñan unha etapa en transporte público ferroviario e outra etapa en transporte público discrecional, sempre que non exista un servizo regular de autobús que cubra esa relación, con ou sen contribución financeira das Administracións públicas.

4. No caso de que os servizos de mobilidade de conexión co ferrocarril se vaian prestar con autorizacións de transporte público interurbano de viaxeiros en vehículos de turismo, as comunidades autónomas poderán promover áreas de prestación conxunta entre os municipios afectados e/ou estender ás estacións ferroviarias o réxime previsto no artigo 127.1 do Regulamento de Ordenación dos Transportes Terrestres.

5. Os operadores de liñas de transporte regular de persoas en autobús ou outros axentes comercializadores poderán comercializar nun único billete viaxes conxuntas que teñan unha etapa nunha liña de transporte regular xa existente e outra etapa en transporte discrecional, sempre que non exista un servizo regular de autobús que cubra esa relación, con ou sen contribución financeira das Administracións públicas.

CAPÍTULO II

Obrigas de servizo público nos servizos de transporte de competencia estatal

Artigo 43. Obrigas de servizo público nos servizos de transporte de competencia estatal.

1. De acordo co establecido na normativa europea, considéranse obrigas de servizo público as esixencias determinadas pola Administración a fin de garantir os servizos públicos de transporte de interese xeral que un operador, se considerase exclusivamente

o seu propio interese comercial, non asumiría ou non asumiría na mesma medida ou nas mesmas condicións sen percibir a cambio unha compensación.

2. Os contratos que se liciten para a prestación de obrigas de servizo público rexeranse pola normativa europea que resulte de aplicación, por esta lei e polas normas sectoriais que os regulen no ámbito do transporte por estrada, ferrocarril, aéreo e da navegación marítima.

No non previsto pola normativa europea e sectorial de aplicación, serán aplicables as disposicións xerais en materia de contratos do sector público.

3. Os contratos de servizos públicos poderán adoptar ben a modalidade de contrato de concesión de servizos no sentido definido no artigo 15 da Lei 9/2017, de 8 de novembro, de Contratos do Sector Público; ou ben a modalidade de contrato de servizos no sentido definido no artigo 17 da Lei 9/2017 e no artigo 2 letra e) do Real Decreto-lei 3/2020, de 4 de febreiro, de medidas urxentes polo que se incorporan ao ordenamento xurídico español diversas directivas da Unión Europea no ámbito da contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de plans e fondos de pensións; do ámbito tributario e de litixios fiscais.

Neste último caso, cando se trate de contratos de servizos públicos de transporte de viaxeiros en autobús ou tranvía que adopten a modalidade de contratos de servizos no sentido definido no artigo 17 da Lei 9/2017 adxudicaranse conforme aos procedementos establecidos nesta Lei, ou no seu caso, no Real Decreto lei 3/2020; no demais o seu réxime xurídico será o que resulte da aplicación do previsto no Regulamento 1370/2007.

Artigo 44. Principios aplicables ás obrigas de servizo público e aos contratos de servizo público.

No ámbito dos servizos de transporte de competencia estatal, as obrigas de servizo público e os contratos de servizo público deberán responder aos seguintes principios específicos:

- a) Necesidade e proporcionalidade da intervención pública no mercado.
- b) Eficiencia e sostibilidade no sistema de transportes. Deberá considerarse a posibilidade de recorrer a outros modos de transporte, incluíndo solucións innovadoras, e a capacidade destes modos de satisfacer as necesidades de accesibilidade consideradas, así como as emisións de gases de efecto invernadoiro que se xeren e o seu impacto antes de declarar as obrigas de servizo público, co fin de considerar a alternativa menos daniña co medio ambiente.
- c) Eficacia e eficiencia no gasto público. Deberá terse en conta a proporcionalidade entre a obriga imposta e a necesidade de garantir unhas condicións adecuadas de acceso ao sistema de transportes.
- d) Cohesión social e territorial. Deberán considerarse as particularidades de cada territorio e criterios poboacionais para garantir unha toma de decisións o máis fiel posible á realidade territorial e que busque a vertebración do territorio e a mitigación dos efectos da despoboamento.
- e) Transparencia, obxectividade e non discriminación.
- f) Cooperación e corresponsabilidade entre Administracións públicas.
- g) Intervención temporal. Sempre que sexa posible, procurarase limitar o período temporal aplicable no que non estea garantida a prestación de servizos coas condicións adecuadas de acceso ao sistema de transporte público.
- h) Rendición de contas e responsabilidade, que ha de guiar toda intervención da Administración no mercado.

Artigo 45. Establecemento de obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal.

1. Sen prexuízo do establecido na normativa sectorial, antes do establecemento dunha obriga de servizo público respecto de servizos de transporte de competencia

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 61

estatal, será necesaria a elaboración dunha «Proposta de Establecemento de Obriga de Servizo Público» que en todo caso deberá recoller os seguintes aspectos:

- a) Descrición da proposta e xustificación de que os mesmos obxectivos de mobilidade sostible non poden alcanzarse de maneira máis eficiente por outros modos de transporte ou por outros modos de intervención.
- b) Descrición dos servizos ofrecidos polos modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos do ámbito territorial no que se propoñen as obrigas de servizo público.
- c) Estudo de demanda: número de persoas usuarias previstas ao ano. Estimación da porcentaxe de persoas usuarias que abandonarían o vehículo privado e da substitución e complementariedade con outros modos de transporte.
- d) Custo estimado da compensación a establecer pola Administración.
- e) Memoria sobre o cumprimento das condicións definidas polo acordo do Consello de Ministros a que se refire o punto 3.
- f) Análise de rendibilidade socioeconómica da proposta, incluíndo tanto os custos e ingresos internos do proxecto, coma o beneficio neto social e medioambiental.

2. Regulamentariamente establecerase a metodoloxía de análise de rendibilidade socioeconómica da proposta á que se refire o apartado anterior.

3. Por acordo do Consello de Ministros, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, previo informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, estableceranse as condicións que deban cumprir as propostas de establecemento de obrigas de servizo público para aqueles modos de transporte que se determine, no marco das condicións previstas para os distintos modos de transporte na normativa europea e nas súas normas sectoriais.

4. No caso de que a proposta de establecemento dunha nova obriga do servizo público sexa iniciativa dunha Administración autonómica ou local, a elaboración da «Proposta de establecemento de Obriga de Servizo Público» corresponderalle a esa Administración.

No caso de entidades locais, para que a proposta poida ser tida en conta polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, deberá contar coa conformidade da Administración autonómica correspondente.

5. A declaración de obrigas de servizo público levarase a cabo por acordo do Consello de Ministros, previo informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Con carácter excepcional, cando concorran circunstancias especiais nun territorio ou nas condicións de conectividade que así o xustifiquen para o desenvolvemento económico e social das poboacións afectadas, poderán declararse obrigas de servizo público que, cumprindo a normativa europea, non cumpran as condicións do apartado 3, cando estas se adoptasen.

Artigo 46. Corresponsabilidade no financiamento das obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal.

1. As obrigas de servizo público, salvo que na súa declaración se determine outra cousa, serán obxecto de financiamento en todo caso pola Administración propoñente.

A tal efecto, con carácter previo á súa declaración como obriga de servizo público polo Consello de Ministros, deberá incorporarse ao expediente o compromiso do seu financiamento expedido polo órgano da Administración propoñente competente para a aprobación do gasto.

2. Así mesmo, calquera eventual aumento de frecuencias ou modificación das características do servizo, en relación coas que fosen declaradas nas obrigas de servizo público, deberá ser financiado pola Administración propoñente.

3. O financiamento das obrigas de servizo público que se impoñan no ámbito aéreo en rutas dentro da península corresponderalles en todo caso ás Administracións propoñentes e non será asumida en ningún caso pola Administración Xeral do Estado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 62

Artigo 47. Seguimento e avaliación das obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal.

1. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible realizará o seguimento das obrigas de servizo público de competencia estatal prestadas polos diferentes operadores, comprobando que se cumpren as condicións impostas para garantir os servizos establecidos.

Así mesmo, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible realizará o seguimento das hipóteses básicas da «Proposta para o Establecemento de Obriga de Servizo Público», especialmente do nivel de demanda e a compensación da Administración, co obxectivo de coñecer as desviacións que poidan producirse con respecto aos estudos realizados en fase de planificación. No seu caso, poderanse analizar as posibles causas do baixo nivel de demanda, por se respondesen a cuestións relativas á configuración do servizo.

Co resultado destas comprobacións adoptaranse as medidas que correspondan, de acordo co disposto na lexislación xeral de contratación do sector público e na lexislación sectorial que resulte de aplicación.

2. En todo caso, a modificación ou a extinción das obrigas de servizo público deberá respectar o disposto na normativa reguladora dos contratos do sector público e na lexislación sectorial.

3. Cando as obrigas de servizo público se declarasen ou modificasen a iniciativa doutra Administración Pública, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible recadará da Administración propoñente a información necesaria sobre o seu cumprimento aos efectos de proceder á súa avaliación periódica.

4. Nos casos nos que deixen de cumprirse as condicións que motivaron a declaración das obrigas de servizo público, o Consello de Ministros poderá declarar a súa extinción, unha vez finalizada a vixencia do contrato correspondente previo informe das comunidades autónomas afectadas.

5. A Administración Xeral do Estado poderá chegar a acordos ou convenios coas comunidades autónomas con respecto á provisión dos servizos en rutas aéreas peninsulares nas que haxa obrigas de servizo público declaradas, cando a provisión de tales servizos se realice mediante contratación pública. En particular poderase establecer mediante convenio entre Administracións como se satisfarán as obrigas financeiras asociadas a dita contratación e á provisión dos servizos. A xestión do servizo e o control do mesmo corresponderalle en calquera caso ao Estado, o cal poderá en todo momento suspender temporalmente ou extinguir definitivamente a declaración das obrigas de servizo público, se estas deixan de cumprir o obxectivo social polo que foron declaradas.

Artigo 48. Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.

1. Sen prexuízo das previsións contidas nesta lei, os servizos de transporte regular de persoas por estrada de uso xeral de competencia estatal rexeranse polo disposto na Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres, e as súas normas de desenvolvemento, pola regulamentación da Unión Europea sobre servizos públicos de transporte de viaxeiros por estrada, e pola lexislación xeral sobre contratación do sector público que resulte de aplicación.

Se ditos contratos adoptasen a modalidade de contrato de servizos no sentido definido no artigo 17 da Lei 9/2017, adxudicaranse conforme aos procedementos establecidos na Lei 9/2017.

2. Os servizos de transporte regular de persoas por estrada de uso xeral de competencia estatal terán orixe e destino, preferentemente, en capitais de provincia ou en poboacións principais. Será necesario acordo do Consello de Ministros para autorizar un orixe ou destino diferente.

3. O Goberno garantirá as paradas, horarios, frecuencias e rutas actuais, que atenden á función de conexión territorial e de servizo de transporte público, favorecendo o

establecimiento de paradas que sirvan de conexión naqueles lugares que non contengan outro transporte alternativo, sen prexuízo de que, cando así o xustifique a demanda previsible, se puidesen atender outras paradas. Ademais, as paradas intermedias deberán facilitar os desprazamentos intermodais e por iso, cando corresponda, deberán estar debidamente conectados cos portos, aeroportos, estacións de ferrocarril e outros nodos de transporte. No caso de que paradas que actualmente se encontren dentro das concesións estatais se decida que sexan prestadas pola comunidade autónoma co obxectivo de conseguir un mellor servizo e isto leve aparelado un custo extra para a comunidade autónoma, compensarase economicamente por parte do Estado.

Así mesmo, con carácter simultáneo á apertura dun período de información pública do anteproxecto de establecemento do servizo, recadarase informe das comunidades autónomas afectadas por este.

4. Os tráxicos intermedios dos servizos de competencia estatal que estean integramente comprendidos no territorio dunha comunidade autónoma e coincidan con algún servizo autonómico, non se prestarán con carácter exclusivo se así se establece tanto no prego do contrato estatal coma no correspondente da comunidade autónoma.

5. Cando entre dúas comunidades autónomas existan, por razóns históricas ou de calquera outro tipo, relacións de mobilidade cotiá que non afecten ás poboacións que, con carácter xeral, atenden os servizos de competencia estatal, as comunidades autónomas correspondentes, coa participación, no seu caso, das entidades locais, poderán establecer os servizos de transporte ou de mobilidade que mellor se axusten ás necesidades das persoas. Será necesario, no seu caso, que se dean as circunstancias previstas no artigo 4 da Lei Orgánica 5/1987, de 30 de xullo, de Delegación de Facultades do Estado nas comunidades autónomas en relación cos transportes por estrada e por cable.

A Administración Xeral do Estado poderá participar no financiamento destes servizos.

6. Os servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal deberán facilitar o transporte de bicicletas na medida que sexa posible, e, en calquera caso, informar de forma clara da posibilidade e as condicións de transporte para bicicletas nos puntos e portais de venda de billetes.

CAPÍTULO III

Planificación de infraestruturas de transporte de competencia estatal

Artigo 49. *Criterios para a planificación das infraestruturas de transporte de competencia estatal.*

A planificación das infraestruturas de transporte de competencia estatal responderá aos criterios establecidos no Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM) ao que se refire o artigo 22 aos procedementos establecidos nas leis sectoriais de aplicación e aos preceptos establecidos na presente lei.

Artigo 50. *Procedementos de avaliación das infraestruturas de transporte e transparencia.*

1. Sen prexuízo do establecido na normativa sectorial de aplicación, a decisión de acometer a execución de investimentos con participación de financiamento público en infraestruturas na Rede de Estradas do Estado, na Rede Ferroviaria de Interese Xeral, nos aeroportos de interese xeral, na infraestrutura de recarga e abastecemento e nos portos de interese xeral cando estes investimentos son financiados polas autoridades portuarias, estará sometida ao resultado dunha avaliación ex ante dos seus efectos, que se levará a cabo en dúas etapas:

- a) Análise preliminar de rendibilidade socioambiental.
- b) Estudo de rendibilidade económica, social e ambiental e, no seu caso, financeira.

2. O resultado da avaliación prevista no apartado anterior deberá permitir coñecer os beneficios netos do proxecto, incluíndo tanto aspectos internos coma o seu efecto social e ambiental, permitindo así a comparación e priorización das actuacións.

En ambas as etapas deberase analizar, de acordo coa metodoloxía que finalmente se aprobe sinalada no apartado 4, a súa repercusión nas emisións nacionais de gases de efecto invernadoiro.

Nos procesos de información pública da avaliación ambiental do proxecto incorporaranse os resultados do estudo de rendibilidade económica, social e ambiental e, no seu caso, financeira, que serán accesibles na web do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Nos procedementos de avaliación valoraranse as achegas realizadas polas comunidades autónomas e entidades locais con competencia en materia de mobilidade.

3. Transcorridos cinco anos desde a posta en servizo de calquera infraestrutura de transporte de competencia estatal sobre a que se realizase o estudo de rendibilidade previsto no artigo 52, o promotor da infraestrutura levará a cabo unha avaliación ex post da mesma, nos termos que se establezan na orde ministerial á que se fai referencia no apartado 4.

4. No prazo de dous anos desde a entrada en vigor desta lei, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible aprobará por orde ministerial unha metodoloxía para cada unha das avaliacións mencionadas nos apartados 1 e 3, que contemple as mellores experiencias internacionais e académicas, e sexa acorde coa empregada pola Unión Europea, prestando especial atención ás emisións de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes. Esta metodoloxía incluírá as particularidades sectoriais necesarias e a forma de realizar as correspondentes análises de sensibilidade.

Así mesmo, no caso da avaliación de operacións de integración urbana do ferrocarril, teranse en conta as particularidades propias deste tipo de actuacións, incluíndose criterios específicos e as consideracións e achegas realizadas polas CC. AA. e as EE. LL. afectadas a tal fin.

5. Os resultados das avaliacións ex ante e ex post aos que se refiren os apartados anteriores serán públicos e as súas principais conclusións rexistraranse dixitalmente no módulo de inventario de infraestruturas do Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM) ao que se refire o artigo 13, nas condicións e coas excepcións que se establezan regulamentariamente. Este rexistro terá por obxecto, entre outros, coñecer as desviacións que poidan producirse para cada tipoloxía de proxecto respecto aos estudos realizados en fase de planificación, especialmente no que se refire ao custo de investimento e demanda da actuación, así como optimizar o proceso de toma de decisións.

Artigo 51. Análise preliminar de rendibilidade socioambiental das infraestruturas de transporte estatais.

1. Antes do inicio de calquera estudo informativo ou primeiro documento requirido pola normativa sectorial de aplicación para a planificación dunha nova actuación, unha mellora ou modernización dunha infraestrutura xa existente, de competencia estatal e coas especialidades establecidas nos apartados seguintes será preceptiva a realización dunha análise preliminar de rendibilidade socioambiental, que deberá ter un resultado positivo, de acordo aos límites de rendibilidade socioambiental mínima que se establezan na metodoloxía á que se fai referencia no artigo 50, para poder continuar a tramitación técnica esixida na normativa sectorial. Esta análise deberá detallar o efecto previsto da actuación na redución de gases de efecto invernadoiro.

2. En relación coas actuacións en aeroportos de interese xeral, a análise preliminar levarase a cabo durante a tramitación do Plan Director do aeroporto correspondente ou da súa revisión ou modificación, respecto ás actuacións incluídas no mesmo, tendo en consideración o potencial aumento de operacións e o seu impacto nas emisións de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes así como nas emisións acústicas e a súa afectación a espazos protexidos ou á biodiversidade nos contornos aeroportuarios e

afectados pola actividade asociada ao transporte aéreo e garantindo o cumprimento da normativa ambiental aplicable. Os investimentos correspondentes a actuacións non incluídas no Plan Director non requirirán a elaboración do estudo preliminar de rendibilidade socioambiental.

3. En relación coas actuacións do ámbito portuario, a análise preliminar de rendibilidade socioambiental levarase a cabo en todo caso durante a tramitación do documento de Plan Director de Infraestruturas ao que se refire o artigo 54 do Real Decreto Lexislativo 2/2011, de 5 de setembro, polo que se aproba o Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante, respecto das actuacións incluídas no seu ámbito. Os investimentos correspondentes a actuacións non incluídas no Plan Director non requirirán a elaboración do estudo preliminar de rendibilidade socioambiental, sen prexuízo da realización do estudo de rendibilidade económica, social e ambiental, e no seu caso, financeira, conforme ao indicado no artigo 52 do presente texto legal.

4. En relación coas actuacións en estradas do Estado e coas actuacións en infraestruturas ferroviarias de competencia estatal, serán obxecto de análise preliminar de rendibilidade socioambiental todas aquelas recollidas nalgún dos casos incluídos no anexo II da presente lei, tendo en conta a normativa sectorial correspondente.

5. En relación coas actuacións a incluír en convenios entre o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible ou as súas entidades dependentes e outras Administracións ou entidades, sempre que estean financiadas ou cofinanciadas por dito Ministerio ou as súas entidades dependentes, e sen prexuízo da súa titularidade, deberán contar cunha análise preliminar de rendibilidade socioambiental positiva, sempre que se superen os importes establecidos no anexo II.

6. O contido do anexo II poderá ser actualizado por orde ministerial, cando se constate a necesidade de adecuación dos límites ou a tipoloxía das actuacións.

7. Esta análise preliminar contemplará as diversas alternativas, modos de transporte, previsións de demanda e efectos económicos, sociais e medioambientais esperados, incluíndo criterios sostibles de ocupación do solo, para os diferentes axentes implicados. Realizarase de acordo co establecido no artigo 50 sobre a metodoloxía das análises preliminares de rendibilidade socioambiental.

8. As análises preliminares de rendibilidade socioambiental someteranse aos seguintes informes:

a) As actuacións correspondentes ao apartado 3 informaranse polo Organismo Público Portos do Estado.

b) As actuacións en estradas do Estado correspondentes aos apartados 4 e 5 informaranse polo Consello Asesor do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

c) Para as actuacións en infraestruturas ferroviarias de competencia estatal correspondentes aos apartados 4 e 5 aplicarase o establecido no apartado 3 do artigo 5 da Lei 38/2015, de 29 de setembro, do sector ferroviario.

d) Cando se refira a unha infraestrutura ou elemento que poida afectar á prestación de servizos que sexan competencia dunha ou varias comunidades autónomas, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible solicitará o informe de ditas comunidades autónomas en todo canto afecte a ditos servizos. Dito informe deberá remitirse no prazo dun mes, transcorrido o cal se proseguirá co estudo se non se recibiu o informe.

9. O Consello de Ministros, por razóns de interese xeral debidamente motivadas, poderá autorizar a continuación daqueles expedientes onde a análise preliminar non alcanzase un resultado positivo. A persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible informará a Comisión do Congreso destas autorizacións.

Artigo 52. Estudio de rendibilidade das infraestruturas de transporte estatais.

1. A decisión final sobre a execución dunha nova actuación financiada total ou parcialmente polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible ou as súas entidades dependentes, incluíndo aquelas recollidas nos convenios a subscribir con outras

Administracións autonómicas ou locais ou entidades, sen prexuízo da súa titularidade, quedará condicionada aos resultados do estudo de rendibilidade económico, social, ambiental e no seu caso financeira, previsto na normativa sectorial e a cuxa metodoloxía se refire o artigo 50. Os límites de rendibilidade mínima esixida estableceranse regulamentariamente.

2. Con carácter previo ao inicio da primeira licitación de obras dunha actuación de infraestrutura de transporte estatal, se se aprecia que o estudo de rendibilidade tivese unha antigüidade superior a 10 anos, ou tendo unha antigüidade menor puidese estar desactualizado ou se carecese do mesmo, este deberá actualizarse ou elaborarse para asegurar que se axusta ao previsto no apartado 1 do presente artigo, agás as excepcións indicadas no artigo 53 e nas disposicións transitorias quinta e sexta.

No caso dos aeroportos de interese xeral, dito estudo levarase a cabo polo xestor aeroportuario, con carácter previo á aprobación da actuación correspondente, soamente no caso daquelas actuacións que, sendo compatibles co Plan Director, supoñan un incremento relevante de capacidade ou unha modificación funcional operativa substancial.

No caso das infraestruturas portuarias, será necesario dispor de estudos completos de rendibilidade económica, social, ambiental e, no seu caso, financeira, naquelas actuacións que fosen obxecto dunha análise preliminar, nos termos expresados no artigo 51, así como sobre aquelas actuacións incluídas na programación de investimentos públicas que sexan relevantes, seguindo para iso os criterios establecidos na lexislación vixente e nas directrices que estableza Portos do Estado, de acordo co prescrito no artigo 55.3 do Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante.

3. O Consello de Ministros, por razóns de interese xeral, poderá autorizar a realización da actuación que non alcanzase o límite ao que se refire o apartado 1 do presente artigo. O Ministro de Transportes e Mobilidade Sostible informará a Comisión do Congreso dos Deputados destas últimas autorizacións.

Artigo 53. *Excepcións do procedemento de avaliación.*

Quedan excluídas da obriga da realización das avaliacións ex ante previstas no artigo 50, as seguintes actuacións:

- a) As que formen parte dos plans de defensa nacional ou internacional.
- b) As específicas de mellora da seguridade, renovación, conservación e mantemento das infraestruturas de transporte.
- c) As derivadas do cumprimento de normativa, disposicións emitidas polas institucións europeas en materia de transporte ou de recomendacións técnicas da Autoridades Nacionais de Seguridade.
- d) As actuacións recollidas no Documento de Regulación Aeroportuaria vixente.

Artigo 54. *Infraestruturas de transporte de interese xeral e planificación territorial.*

Os informes que deban emitir as autoridades competentes en materia de planificación territorial velarán por que os instrumentos de ordenación do territorio que afecten á mobilidade salvagarden e respecten as infraestruturas de transporte de interese xeral e os seus elementos funcionais e instalacións de servizo, así como a súa operativa.

TÍTULO IV

Contribución do Estado ao financiamento da mobilidade sostible

Artigo 55. *Contribución financeira do Estado para a mobilidade sostible no ámbito urbano e interurbano.*

1. A Administración Xeral do Estado, a través dun Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO), participará nos termos que se determinen nas disposicións

de desenvolvemento, no financiamento dos servizos de transporte público colectivo urbano e interurbano, incluído o metropolitano e o rural, de viaxeiros.

2. A través dese mesmo Fondo, a Administración Xeral do Estado contribuirá, nos termos que se determinen nas disposicións de desenvolvemento, ao financiamento dos servizos de transporte público colectivo que operan no ámbito urbano e interurbano, incluído o metropolitano e o rural, tanto se a súa xestión está atribuída a unha autoridade de transporte metropolitano, con independencia da forma xurídica que adopte, coma se se presta directamente pola Administración local ou autonómica e en tanto non se reciban subvencións ou compensacións da Administración Xeral do Estado por outras vías. A estes efectos, as illas dos arquipélagos de Canarias e Baleares terán a consideración de contorno metropolitano.

3. A contribución da Administración Xeral do Estado prevista no presente artigo realizarase a través de subvencións que se rexerán polo previsto nesta lei, na Lei 47/2003, de 26 de novembro, Xeral Orzamentaria e na Lei 38/2003, de 17 de novembro, Xeral de Subvencións.

4. Os servizos públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán a rede de autobuses, teleféricos e funiculares, metros, metros lixeiros, ferrocarrís e tranvías que operan no ámbito urbano e interurbano, incluído o metropolitano e o rural, nos termos que se establecen nesta lei. Así mesmo, serán susceptibles de financiamento os servizos de mobilidade sostible e activa que se incorporen aos sistemas de servizo público de mobilidade urbana e interurbana con carácter intermodal, como complemento de final ou cabeceira do servizo de transporte colectivo principal, tales como os servizos de préstamo de bicicletas e aparcamento seguro das mesmas, ou similares, nos termos que se establezan regulamentariamente.

5. Consideraranse actuacións vinculadas aos servizos públicos, susceptibles tamén de financiamento de acordo con este Título e nos termos que sexan acordados, a elaboración de plans de mobilidade sostible elaborados de acordo co previsto nesta lei ou, no seu caso, segundo a normativa autonómica correspondente, así como as accións de concienciación e sensibilización que promovan as respectivas Administracións para desenvolver unha cultura de mobilidade segura, saudable e sostible.

Artigo 56. *Creación do Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO-FCPJ).*

1. En aplicación da disposición adicional quinta do texto refundido da Lei reguladora das Facendas Locais, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2004, de 5 de marzo, créase o «Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible, fondo carente de personalidade xurídica (FECMO-FCPJ)», cuxos recursos estarán constituídos exclusivamente polas cantidades que anualmente se establezan no crédito destinado á achega ao mesmo, que se recolla nos orzamentos xerais do Estado, e só poderá incrementarse por outros ingresos provenientes de impostos ou outros tributos segundo se determine nas correspondentes normas con rango de lei. A dotación anual do fondo determinarase previo informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e destinarase a atender o cumprimento dos obxectivos previstos nesta lei.

2. O FECMO-FCPJ estará adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, a través da Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible. Este departamento ministerial publicará anualmente a relación de accións financiadas con cargo ao mesmo.

3. O FECMO-FCPJ rexerase polo disposto nesta lei, na Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, e en canto ao seu réxime de orzamentación, contabilidade e control, polo previsto na Lei 47/2003, de 26 de novembro, Xeral Orzamentaria.

4. A xestión e dirección do fondo corresponderalle a un Consello reitor adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, a través da Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible, que presidirá o Consello Reitor. O seu presidente terá

a consideración de contador a que se refiere o artigo 138 da Lei 47/2003, de 26 de novembro, Xeral Orzamentaria. Por orde da persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible determinarase a súa composición, funcións e normas de funcionamento.

Artigo 57. Asignación de recursos do Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO-FCPJ).

1. O fondo estará destinado a outorgar subvencións dirixidas aos seguintes fines, de acordo cos seguintes criterios de prioridade:

a) Financiar unha parte dos custos operativos dos transportes públicos colectivos urbanos de viaxeiros, de acordo con criterios obxectivos, estables, predicibles, que incentiven a eficiencia e proporcionais ao volume da produción ou de demanda. O financiamento deberá contribuír á prestación dun servizo de calidade, conxuntamente co financiamento achegada polas Administracións competentes.

Este financiamento levarase a cabo mediante subvencións de concesión directa, ás que se accederá mediante unha convocatoria de concorrència non competitiva.

b) Financiar proxectos de investimento orientados á mellora, sostibilidade, dixitalización e accesibilidade universal da mobilidade urbana nos termos que se establezan nas bases reguladoras das subvencións que os instrumenten.

Este financiamento levarase a cabo mediante subvencións en réxime de concorrència competitiva.

c) Adicionalmente, o fondo poderá destinarse a financiar accións de interoperabilidade no territorio do estado, respectando no seu caso as fórmulas de cooperación entre Administracións públicas que exerzan a figura de autoridade de transporte público, así como ao sostemento económico de servizos de transporte ou servizos de mobilidade que contribúan a alcanzar obxectivos de descarbonización, calidade do aire, protección social ou protección aos territorios afectados polo reto demográfico, aínda que estes non se presten no ámbito urbano, nas condicións que se determinen regulamentariamente.

2. A asignación dos recursos do Fondo levarase a cabo polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, conforme ao procedemento establecido no artigo 59 no relativo aos custos operativos, e atendendo á orde de prioridade que se recolle no apartado 1.

Artigo 58. Condición de beneficiario e requisitos que deben cumprirse.

1. Poderán ser beneficiarios das subvencións para o transporte público colectivo urbano de viaxeiros:

a) Os municipios que cumpran algunha das seguintes condicións:

1.º Ter máis de 50.000 habitantes de dereito, segundo o Padrón municipal vixente a 1 de xaneiro do ano anterior ao de solicitude da subvención e aprobado oficialmente polo Goberno.

2.º Ter máis de 20.000 habitantes de dereito, segundo as cifras de poboación do Padrón municipal vixente a 1 de xaneiro do ano anterior ao de solicitude da subvención e aprobado oficialmente polo Goberno.

3.º Os municipios que, aínda non reunindo algunha das condicións recollidas nos apartados (1.º) e (2.º) anteriores, sexan capitais de provincia ou capitais de comunidade autónoma.

4.º Regulamentariamente poderanse establecer as condicións nas que os municipios non incluídos nos apartados anteriores e que presten un servizo público colectivo de transporte urbano puidesen ser beneficiarios destas subvencións.

b) As autoridades de transporte metropolitano que, de acordo co establecido nas leis ou nas súas normas de creación, teñan atribuída a xestión dos servizos públicos recollidos

no artigo 55 sempre que a poboación sobre a que se prestan estes servizos públicos supere os 50.000 habitantes.

2. A solicitude de subvención polas entidades ás que se refire ao apartado 1.c) implicará a imposibilidade de que os municipios integrados nos mesmos poidan solicitálas de maneira individual para os mesmos servizos.

3. Os beneficiarios poderán prestar os servizos de transporte público colectivo urbano e interurbano, incluído o metropolitano e o rural, de viaxeiros en réxime de xestión directa pola Administración ou entidade titular do mesmo ou mediante calquera das formas de xestión indirecta contempladas no ordenamento xurídico.

4. Para ser beneficiarios, os municipios ou entidades supramunicipais en cuxo ámbito territorial se desenvolva o servizo deberán contar cun Plan de Mobilidade Sostible segundo o previsto no artigo 24.

5. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible terá en conta na convocatoria das subvencións financiadas con cargo ao FECMO-FCPJ, entre outros, os seguintes extremos:

a) O cumprimento das recomendacións, obxectivos e condicións establecidas no DOMOS e os seus documentos complementarios.

b) O fomento da interoperabilidade das redes de transporte e servizos de mobilidade.

c) O transvase modal coherente co establecido no artigo 28.

d) A mellora da mobilidade e a súa sostibilidade medioambiental, a redución de emisións de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes e a mellora da calidade do aire a través da redución de contaminantes atmosféricos, incluíndo as políticas de modernización de frota orientadas á utilización de enerxías limpas e a promoción da mobilidade activa.

e) O cumprimento de determinados valores de indicadores de calidade do servizo.

Artigo 59. Procedemento para a determinación da contía das subvencións para o financiamento de custos operativos.

1. As subvencións destinadas a contribuír ao financiamento dos custos operativos do transporte público colectivo urbano de viaxeiros, outorgaranse por resolución da persoa titular da Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible para un período mínimo de tres anos, con liquidacións anuais a ano vencido, de acordo co establecido nesta lei e nas bases reguladoras destas subvencións. En todo caso, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible poderá efectuar pagamentos anticipados a conta da liquidación durante o exercicio de prestación do servizo. Os anticipos regularizaranse na liquidación anual.

2. Serán beneficiarias as entidades que reúnan os requisitos previstos no artigo 58 e que así o soliciten.

3. Regulamentariamente establecerase a metodoloxía de cálculo da subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante o período ao que se refire o apartado 1, e concretaranse os criterios de asignación a partir dos seguintes conceptos:

a) Parámetro de referencia para o cálculo da subvención (PR). Este parámetro de referencia poderá ser distinto para os distintos modos de transporte e elixirse entre vehículos-km producidos, viaxeiros-km, número de persoas totais, ou outro similar representativo da oferta ou demanda do transporte.

b) Importe de referencia (IR) correspondente a cada parámetro de referencia, que será o importe en euros de subvención por unidade de parámetro de referencia. O importe de referencia poderá establecerse diferenciando por modos ou tecnoloxías de transporte como autobuses, metros ou tranvías, ou segmentando os municipios por grupos atendendo á súa poboación ou outras características básicas, ou para atender situacións especiais debidamente xustificadas.

c) Coeficientes correctores territoriais (CCT), que serán os indicadores de axuste do importe de referencia correspondente a cada parámetro de referencia, cando sexa necesario ter en conta condicións de tipo territorial ou de poboación que poidan ter incidencia nos custos operativos do transporte ou na xeración de ingresos tarifarios e comerciais en condicións eficientes, como poden ser, entre outros:

- 1.º A poboación total receptora do servizo.
- 2.º A concentración ou densidade da poboación ou o número de núcleos asistidos.
- 3.º O total de quilómetros lineais da oferta de transporte en relación coa poboación.
- 4.º Outras condicións relevantes como a insularidade ou a extrapeninsularidade, a cobertura xeográfica, a súa extensión ou a orografía. Considerarase así mesmo a facilidade de acceso a servizos públicos educativos, de formación e sanitarios.

d) Factor de equidade (FE): indicador que teña en conta a capacidade da entidade beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viaxeiros de calidade cos seus propios recursos e favorecendo sempre a adecuada organización do sistema de mobilidade no territorio e a eficiencia na xestión por parte das entidades. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 0,8 nin superior a 1,2.

e) Penalidades e incentivos, que Estableceranse na resolución de outorgamento da subvención para incentivar a mellora continua da calidade do servizo, o comportamento ambiental, a eficiencia na prestación e a adaptación tecnolóxica. Estes indicadores poderán esixir uns niveis mínimos de regularidade, ocupación máxima e mínima nos vehículos, cumprimento da oferta programada, así como outros posibles aspectos de calidade do servizo.

Artigo 60. Límites cuantitativos das subvencións para o financiamento dos custos operativos.

1. As subvencións estatais para o financiamento dos custos operativos do servizo de transporte público colectivo urbano e interurbano, incluído o metropolitano e o rural, de viaxeiros non poderán superar a metade do seu importe total, segundo se estableza nas bases reguladoras, nin poderán ser maiores que o déficit de explotación dos servizos subvencionados.

2. Canto menos o 50 % dos custos operativos do servizo público de transporte público colectivo urbano e interurbano, incluído o metropolitano e o rural, de viaxeiros, polo tanto, haberá de sufragarse necesariamente con cargo ás tarifas abonadas polas persoas usuarias, outros ingresos comerciais ou ás achegas doutras Administracións.

Artigo 61. Subvencións para proxectos de investimento para a mellora da mobilidade urbana e interurbana.

1. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible poderá aprobar periodicamente, con cargo ao Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO-FCPJ), convocatorias de subvencións para o financiamento de proxectos de investimento para a mellora da mobilidade urbana e interurbana, incluída a metropolitana e a rural, con criterios de concorrencia competitiva.

2. Mediante Orde do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible aprobaranse as bases reguladoras destas subvencións, que terán en conta os principios e obxectivos desta lei. As axudas tramitaranse polo procedemento ordinario establecido na Lei 38/2003, de 17 de novembro, Xeral de Subvencións.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 71

TÍTULO V

Innovación, dixitalización e formación no transporte e a mobilidade

CAPÍTULO I

Espazo controlado de probas para a mobilidade

Sección 1.^a Réxime de participación no espazo controlado de probas para proxectos piloto de mobilidade

Artigo 62. Principios reitores específicos aplicables ao espazo controlado de probas para a mobilidade.

1. As accións enmarcadas no espazo controlado de probas rexeranse polos principios de proporcionalidade e seguridade xurídica e estarán orientadas á innovación na mobilidade.

2. A innovación en mobilidade deberá ser compatible coa seguridade, o uso responsable das tecnoloxías, a sostibilidade no sistema de transporte, a mellora da eficiencia, e a efectividade do dereito á mobilidade.

3. A actuación dos poderes públicos e os promotores neste ámbito deberá respectar os principios de transparencia e rendición de contas, así como os dereitos de propiedade intelectual do resultado do proxecto en favor do promotor e realizador do mesmo.

Artigo 63. Ámbito competencial e colaboración entre autoridades.

1. As autoridades públicas con competencias na materia cooperarán entre si para garantir que, conforme ao disposto nesta lei, as probas se desenvolvan conforme aos principios reitores do artigo 5 do sistema de mobilidade e transporte.

2. As autoridades colaborarán co fin de lograr un adecuado funcionamento do espazo controlado de probas e facilitarán, dentro do seu ámbito competencial e coas garantías adecuadas, a realización de probas, calquera que sexa o ámbito territorial ao que afecte.

Neste sentido, a Oficina actuará como impulsora de todos os proxectos admitidos ao espazo controlado de probas.

3. En particular, as autoridades competentes cooperarán estreitamente entre si mediante as técnicas e mecanismos dispoñibles ao amparo da lexislación vixente.

4. Para a realización de probas que así o requiran, poderanse establecer mecanismos de cooperación internacional con outras autoridades supervisoras.

Cando a realización da proba afecte a normas de dereito comunitario será necesario a comunicación previa á autoridade da Unión Europea que sexa competente.

5. A Oficina poderá promover a subscrición de convenios coas distintas Administracións ou organismos involucrados para lograr a máxima efectividade do espazo controlado de probas.

Ditos convenios deberán recoller canto menos a designación de persoas expertas, a designación da autoridade ou as autoridades de supervisión e a posta á disposición daqueles medios esenciais para asegurar a executividade da proba. Cando a proba requira a intervención das Administracións públicas con competencias sectoriais concorrentes no ámbito da mobilidade, os convenios deberán incluír, en todo caso, a forma de cubrir os custos incorridos.

Artigo 64. Réxime xurídico de aplicación aos proxectos piloto de innovación en mobilidade.

1. O desenvolvemento das probas dun proxecto piloto de innovación en mobilidade rexerase polo disposto neste capítulo e no protocolo conforme ao previsto no artigo 68.

2. A admisión ao espazo controlado de probas regulado neste capítulo para a realización de probas dun proxecto piloto non suporá, en ningún caso, autorización para o comezo do exercicio dunha actividade regulada ou suxeita a autorización baixo a regulación de transporte ou mobilidade ou para a prestación habitual de servizos de carácter profesional diferentes dos especificamente previstos no protocolo, nin poderá ter carácter indefinido.

3. En caso de que no proxecto piloto participen operadores que xa contén con autorización para o exercicio dunha actividade, o protocolo previsto no artigo 68 incluírá, cando sexa necesario, medidas para delimitar as probas que poderán realizarse no espazo de probas con respecto á actividade ordinaria desenvolvida polos operadores autorizados.

4. Será de aplicación a normativa de mobilidade e transporte e demais normas aplicables á realización da proba coas únicas limitacións e excepcións que se acorden no protocolo.

Artigo 65. Réxime de admisión e participación.

1. Poderán ser admitidos ao espazo controlado de probas regulado neste capítulo aqueles proxectos que acheguen innovación en mobilidade.

Entenderase que achegan innovación en mobilidade aqueles proxectos que non teñan cobertura na regulación existente e que se encontren nunha fase de desenvolvemento que permita a execución das probas previstas no espazo controlado de probas nun curto prazo de tempo desde a súa admisión.

A estes efectos, entenderase que se encontran nunha fase de desenvolvemento suficiente aqueles proxectos que presenten un prototipo que ofrezca unha funcionalidade mínima que permita comprobar a súa utilidade e a súa avaliación futura, aínda que dita funcionalidade estea incompleta respecto a posteriores versións do mesmo.

2. Os proxectos deberán conter as medidas de seguridade adecuadas para os participantes, os terceiros, as infraestruturas e o sistema de transportes en xeral, podendo ser inadmitidos en caso de observarse no proceso de avaliación e valoración dos riscos, que as medidas de seguridade previstas non son suficientes.

A criterio da Comisión de persoas expertas en mobilidade, a innovación en mobilidade dun proxecto piloto deberá referirse, polo menos, a un dos seguintes aspectos:

a) Supoñer unha mellora en termos de harmonización administrativa, cumprimento normativo e integración entre os distintos modos de transporte ou achegar unha potencial utilidade ou valor engadido sobre os usos xa existentes.

b) Supoñer un beneficio para as persoas usuarias dos servizos relacionados coa mobilidade, en termos de calidade, dispoñibilidade, redución de custos ou seguridade na súa acepción global, que inclúe a seguridade operacional, a seguridade contra actos ilícitos, a seguridade sanitaria e a ciberseguridade.

c) Aumentar a eficacia e a eficiencia dos operadores e autoridades prestadoras de servizos de mobilidade.

d) Avanzar en aspectos ligados á mobilidade sostible, inclusión social, accesibilidade ou redución de emisións.

3. O cumprimento das condicións de admisión previstas neste artigo deberá facerse constar motivadamente na solicitude presentada de conformidade co previsto no artigo 66.

4. Os proxectos poderán ser propostos por calquera promotor, calquera que sexa o Estado no que estea domiciliado.

Para a continuación do proxecto piloto admitido no espazo controlado de probas, os promotores, durante todo o período no que duren as probas, deberán notificar a través da Oficina calquera cambio de domicilio.

5. Non poderán ser admitidos ao espazo controlado de probas aqueles proxectos cuxos promotores desenvolvesen durante os dous anos anteriores outros proxectos piloto no espazo controlado de probas que fosen interrompidos ou dados por finalizados de conformidade co artigo 75.

O prazo de dous anos contarase a partir da data da resolución administrativa relativa á interrupción ou finalización.

Excepcionalmente, poderán ser admitidos os promotores que, achándose na situación descrita neste apartado, acrediten se corrixiron os defectos nos que incorrese o seu proxecto, así como que se adoptaron as medidas técnicas, organizativas e de persoal apropiadas para a desaparición das causas que motivaron a interrupción ou finalización ou das probas.

Artigo 66. *Solicitud de admisión ao espazo controlado de probas.*

1. As solicitudes de admisión ao espazo controlado de probas presentaranse polos promotores ou, no caso de proxectos de interese xeral, a instancia dunha autoridade interesada.

2. As solicitudes presentaranse a través da Xanela Única do espazo controlado de probas creada para a xestión e tramitación das solicitudes de admisión ao espazo controlado aloxada na sede electrónica asociada do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, que será xestionada pola Oficina.

A Oficina poderá aprobar modelos de solicitude de admisión no espazo controlado de probas, cuxa utilización sexa obrigatoria para os promotores ou autoridades interesadas.

3. A solicitude deberá ir acompañada de:

a) Unha descrición suficiente do proxecto con específica referencia á fase de desenvolvemento na que se encontran conforme ao disposto no artigo 65.1; a avaliación e valoración dos riscos de ditas probas e a viabilidade das mesmas.

b) Unha memoria xustificativa que detallará o cumprimento do disposto no artigo anterior; en particular, os aspectos de innovación en mobilidade que propón o proxecto e a ausencia de regulación ou os conflitos coa normativa existente, a xuízo dos promotores, así como as medidas de mitigación e/ou control de riscos, condicións de uso ou restricións en favor da seguridade e control do proxecto.

Nesta memoria, o promotor deberá identificar expresamente se algunha información debe ser tratada como confidencial, solicitando que, en caso de admisión ao espazo de probas, non sexa publicada en ningunha fase do proceso.

c) Un compromiso de cumprimento do réxime de garantías e protección previsto na sección 2.^a do presente capítulo e unha proposta específica das medidas que, en caso de ser aceptadas, ten previsto cumprir o promotor para cumprir con tales garantías.

d) Un borrador de protocolo, conforme ao modelo que se aprobará por orde ministerial e publicará na sede electrónica asociada do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

e) Unha análise do tipo de seguro de responsabilidade civil ou calquera outra forma de aval ou garantía equivalente que mellor se axuste á natureza do proxecto.

4. Durante esta fase de solicitude e elaboración do borrador do protocolo, estará habilitado, na sede electrónica asociada, un sistema de consultas previas que será operado pola Oficina. A resolución de ditas consultas terá carácter informativo para asistir aos posibles promotores na presentación das súas solicitudes.

5. En calquera momento poderáselles requirir aos promotores información adicional sobre os proxectos piloto para a avaliación previa das solicitudes. Esta información non suporá, nin poderá incluír, unha mellora ou cambio substancial da proposta presentada inicialmente, senón que terá exclusivamente carácter complementario e aclaratorio.

6. Os datos relativos aos proxectos facilitados polos promotores no procedemento de admisión no espazo controlado de probas terán, a todos os efectos, a consideración de información confidencial.

Artigo 67. Admisión no espazo controlado de probas.

1. A Oficina trasladaralle as solicitudes recibidas á Comisión de persoas expertas en mobilidade seleccionada, que proporá, mediante un informe motivado, a admisión ou inadmisión dos proxectos no espazo controlado de probas de conformidade cos criterios recollidos no artigo 65.

O prazo para emitir o informe de admisión ou inadmisión será de tres meses a contar desde que se reciba a solicitude por parte da Oficina.

2. Cando a Comisión entenda que un proxecto non cumpre as condicións de admisión ou que concorren outras circunstancias que fixesen imposible ou desaconsellable o inicio das probas, o informe motivado da Comisión poderá propoñer as medidas a adoptar que, en caso de integrarse adecuadamente no proxecto, poderían dar lugar á súa admisión.

3. Poderán ser inadmitidos os proxectos cuxos obxectivos coincidan cos doutro que xa fose aprobado ou cuxas probas estean en curso. Non obstante, en caso de interrupción do proxecto en fase de proba, o promotor cuxo proxecto foi inadmitido por coincidencia de obxectivos, poderá volver solicitar a súa admisión.

A Oficina deberá notificarlle esta posibilidade ao promotor cuxa solicitude foi inadmitida por este motivo.

4. Xunto coa proposta de admisión do proxecto, a Comisión de persoas expertas en mobilidade proporalle á Oficina unha lista de autoridades de supervisión, entre as que necesariamente deberá incluírse a autoridade competente por razón da normativa afectada, e que puidese levar a cabo a supervisión da proba de acordo coas características dos proxectos admitidos.

5. A Oficina resolverá sobre a admisión ou inadmisión dos proxectos ao espazo controlado de probas de acordo co informe da Comisión no prazo de dez días desde a recepción do mesmo.

A resolución de admisión ou inadmisión dos proxectos notificaráselle ao promotor do proxecto de que se trate. Contra a resolución de inadmisión dos proxectos poderá interpoñerse recurso de alzada ante a persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

6. Nese momento trasladaráselles ás autoridades de supervisión os proxectos para os que fosen propostas, debendo mostrar estas a súa conformidade ou disconformidade no prazo de dez días laborables.

Se ningunha das autoridades de supervisión aceptase a súa participación no prazo sinalado, a Oficina designará o órgano ou ente estatal competente por razón da materia, que actuará como autoridade de supervisión.

En caso de silencio, entenderase que a autoridade de supervisión non aceptaron a súa participación no proxecto.

No suposto de que, durante o desenvolvemento dun proxecto, algunha autoridade de supervisión que non estea participando no mesmo mostre o seu interese en facelo, a Comisión de persoas expertas en mobilidade decidirá sobre a idoneidade da súa incorporación ao proxecto. Entenderase, en calquera caso, que resulta idónea se a mesma foi proposta e non aceptou a súa inclusión nun primeiro momento.

7. Anualmente, publicarase tamén na sede electrónica do espazo controlado de probas, unha relación dos proxectos que resultasen admitidos, con indicación da autoridade ou autoridades de supervisión designadas para cada proba.

Artigo 68. Protocolo de probas.

1. Cando un proxecto sexa admitido no espazo controlado de probas, a Comisión de persoas expertas en mobilidade que propuxo a admisión procederá a determinar o contido final do protocolo de probas aplicable ao proxecto, a partir do borrador de protocolo presentado polo promotor, que poderá completar, matizar, modificar ou admitir sen modificación algunha.

2. O protocolo subscribirase entre o promotor e a Oficina, e terá por obxecto establecer os termos e condicións conforme aos cales se desenvolverán as probas do proxecto, incluíndo, como mínimo:

a) As limitacións que se acordaren en canto ao volume da actividade e o tempo de realización.

b) A forma na que se levará a cabo o seguimento das probas conforme ao disposto no artigo 74. En particular, detallarase a información que se lles facilitará ás autoridades de supervisión e o modo de acceder a dita información.

c) A información sobre os resultados das probas que se lles facilitará ás Administracións competentes e as condicións específicas de acceso a ditos datos.

d) As fases do proxecto e os obxectivos previstos en cada unha das fases xunto co alcance da proba e a duración da mesma.

e) Os recursos dos que, no seu caso, disporá o promotor para levar a cabo as probas.

f) O réxime de garantías para cubrir a súa eventual responsabilidade conforme ao previsto nel.

g) A proposta da autoridade ou autoridades de supervisión e a expresa declaración de que, en ningún caso, estas asumirán responsabilidade polo incumprimento por parte do promotor das súas obrigas legais ou contractuais.

h) As circunstancias que poderán dar lugar á modificación do protocolo, e o procedemento para a súa aprobación, que deberá contar en todo caso, coa conformidade da autoridade de supervisión.

i) No seu caso, cláusulas de confidencialidade, así como disposicións, suxeitas á regulación específica, sobre os dereitos de propiedade industrial e intelectual ou secretos empresariais que puidesen verse afectados durante a realización das probas.

3. En caso de que as probas introducidas se vexan afectadas por un método común de seguridade para a avaliación e valoración dos riscos, será necesario establecer dita avaliación e valoración, as medidas mitigadoras e a identificación dos responsables de aplicalas, así como as condicións de uso en caso de ser necesarias. Ademais, a correcta aplicación do método común de seguridade deberá ser verificada, no seu caso, por un organismo independente.

4. No protocolo estableceranse todas as cautelas necesarias para garantir en cada proba un sistema específico de protección dos participantes que sexa proporcionado ao nivel de risco do proxecto, conforme aos obxectivos establecidos na lexislación vixente en materia de protección de datos e protección das persoas usuarias de servizos de transporte. A tal efecto, o réxime de garantías podería incluír un seguro de responsabilidade civil, aval bancario, seguro de caución ou outra equivalente, adecuada á natureza do proxecto, de acordo co previsto na sección 2.^a do presente capítulo.

Así mesmo, estableceranse cantas cautelas sexan necesarias para garantir que a realización das probas non lle afecte á estabilidade e normal funcionamento do sistema de transportes, a servizos regulares xa establecidos ou a terceiros non participantes nas probas.

Por outra banda, quedarán identificados os elementos que, por ser parte de información confidencial, non deban ser obxecto de publicación.

5. Na preparación do protocolo, a Comisión de persoas expertas en mobilidade poderá suxerir modificacións no proxecto ou ofrecerlle asesoramento ao promotor para facilitar a adaptación do proxecto á normativa vixente en materia de transporte e mobilidade, e para concertar o réxime de garantías adecuado á proba proposta, sen prexuízo do que se conclúa no informe final de avaliación.

6. Con carácter previo á determinación do contido final do protocolo, a Comisión de persoas expertas en mobilidade solicitará informe do Servizo Xurídico do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, que se pronunciará sobre a súa conformidade a dereito, e en particular, sobre a súa adecuación ás normas reguladoras do presente capítulo.

7. Agás razóns debidamente xustificadas, a determinación final do contido do protocolo deberá producirse no prazo máximo de tres meses a contar desde a resolución de admisión do proxecto.

8. Tras a determinación final do protocolo, a Oficina outorgaralle ao promotor un prazo de dez días para que compareza á sinatura do mesmo.

Transcorrido dito prazo sen subscribirse o protocolo, producirase a caducidade do procedemento, arquivándose o mesmo. Non obstante, a Oficina poderán ampliar dito prazo conforme ao disposto no artigo 32 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións públicas.

Cando a caducidade sexa imputable ao promotor, este non poderá presentar novos proxectos no prazo de dous anos desde a resolución de caducidade.

Artigo 69. *Inicio das probas.*

Unha vez celebrado o protocolo e recadado o consentimento informado conforme ao previsto no artigo 70, no prazo de seis meses, deberán dar comezo as probas integrantes do proxecto piloto segundo os termos recollidos en dito protocolo. Este prazo poderá ser ampliado ou reducido cando concorran razóns que xustifiquen esta circunstancia.

Sección 2.^a Réxime de garantías e protección dos participantes

Artigo 70. *Consentimento informado e protección de datos.*

1. Todo participante nunha proba dun proxecto piloto autorizado de conformidade con este capítulo deberá ser debidamente informado das condicións da proba (avaliación e valoración dos riscos, así como as medidas mitigadoras, condicións e restricións de uso e responsables de aplicar ditas medidas e do desenvolvemento da actividade como proxecto piloto nun espazo controlado de probas) e deberá manifestar expresamente o seu consentimento para participar libremente en dita proba, cumprimentando o modelo específico que acompañará á solicitude do promotor. Na información que se lle proporcione ao participante deberase detallar a natureza da proba, os eventuais riscos de participación na mesma, o réxime de responsabilidade regulado no artigo 72, e o réxime de desistimento ao que pode acollerse, conforme ao previsto no protocolo e ao disposto no artigo seguinte.

2. Toda a información deberá ser posta a disposición, en calquera soporte e por calquera medio que garanta o seu acceso permanente, sinxelo e gratuíto en todo momento polo participante, e permitir a manifestación do consentimento inequívoco polo participante.

3. Así mesmo, en dita documentación incorporase unha cláusula sobre protección de datos de carácter persoal onde, de maneira clara, accesible e adaptada ao interesado, se informará sobre o tratamento de datos a levar a cabo, facéndose referencia específica aos seus dereitos de acceso, rectificación, supresión, portabilidade, limitación ou oposición ao seu tratamento.

Artigo 71. *Dereito de desistimento.*

1. En calquera momento, un participante terá dereito a poñer fin á súa participación nunha proba conforme ao réxime de desistimento contemplado no protocolo de probas ou, noutro caso, mediante declaración expresa de vontade neste sentido.

2. O desistimento dun participante non xerará en ningún caso dereito de indemnización para o promotor das probas.

Artigo 72. *Responsabilidade.*

1. Os danos persoais e materiais causados aos participantes como consecuencia do desenvolvemento das probas, incluso os debidos a fallos técnicos ou humanos, serán indemnizados polo promotor conforme ao réxime de garantías que se establecese no

protocolo cando se produzan por un incumprimento seu do protocolo, se deriven de riscos non informados por el ou cando medie culpa ou negligencia pola súa parte.

Así mesmo, o promotor responderá polas perdas patrimoniais que sexan consecuencia directa de ditos danos materiais e persoais.

2. Aos efectos do previsto neste artigo presumirase, agás proba en contrario, que os danos e prexuízos que sufran os participantes no desenvolvemento das probas se produciron como consecuencia da súa participación nas mesmas.

Non obstante, non serán resarcibles os eventuais danos e prexuízos que sufran os participantes como consecuencia da interrupción ou a finalización das probas polo promotor polos motivos previstos no artigo 75.

3. Os danos ocasionados a terceiros alleos ao espazo controlado de probas serán indemnizados conforme ao réxime previsto no protocolo.

En caso de danos a terceiros non cubertos polo réxime de garantías previsto no protocolo, serán indemnizados polo promotor, en caso de incumprimento das previsións do mesmo, ou polo causante do dano, noutro caso.

Cando a responsabilidade non se lle poida imputar ao promotor nin ao causante do dano presumirase a existencia dunha concorrencia de culpas entre o promotor, a autoridade ou autoridades de supervisión involucradas e, no seu caso, o causante do dano. Neste caso, a responsabilidade será solidaria.

4. En ningún caso poderá o protocolo prever que o promotor sexa resarcido pola Administración dos danos ou perdas patrimoniais resultantes da súa participación no espazo controlado de probas.

Artigo 73. *Garantía de confidencialidade.*

1. O protocolo poderá incluír cláusulas de confidencialidade e secreto empresarial, así como disposicións suxeitas a regulación específica relativas aos dereitos de propiedade industrial e intelectual ou secretos empresariais que puidesen verse afectados durante a realización das probas.

2. Os membros da autoridade de supervisión e da Oficina que participen na selección, avaliación e seguimento dos proxectos piloto conforme a este capítulo estarán suxeitos aos deberes de secreto e discreción conforme ao previsto no artigo 53.12 do Texto Refundido da Lei do Estatuto Básico do Empregado Público aprobado polo Real Decreto Lexislativo 5/2015, de 30 de outubro.

Pola súa parte, os membros da Comisión e os participantes, así como o resto de persoas profesionais involucradas, quedarán suxeitos aos seus respectivos réximes de secreto profesional, se os tiveren.

Artigo 74. *Seguimento das probas.*

1. A autoridade de supervisión que sexa designada responsable do seguimento da proba segundo o previsto no artigo 67, se o considera necesario, poderá designar unha ou varias persoas para que leven a cabo o seguimento das probas que integran o proxecto piloto. Isto entenderase sen prexuízo do disposto no artigo 72 sobre a responsabilidade exclusiva do promotor polo cumprimento do contemplado nesta lei e demais normativa aplicable, así como dos termos do protocolo de probas.

En caso de que se designase máis dunha autoridade supervisora, todas elas poderán, se o consideran necesario, designar unha ou varias persoas para levar a cabo un seguimento máis directo a efectos do previsto neste artigo.

2. Durante a realización das probas establecerase un diálogo continuo entre o promotor e a autoridade de supervisión, que poderá emitir indicacións escritas a fin de cumprir co disposto no protocolo e nesta lei. Así mesmo, a autoridade de supervisión poderá instar modificacións do protocolo mediante escrito motivado no que se razoe a necesidade de ditas modificacións para o bo desenvolvemento das probas e que, para facerse efectivo, deberá contar coa conformidade do promotor.

3. Adicionalmente, a autoridade de supervisión do seguimento verificará, no ámbito das súas competencias, a aplicación do disposto nesta lei e no correspondente protocolo de probas. A tal fin poderá recadar, puntual ou periodicamente, canta información estime pertinente e realizar inspeccións ou outras accións dirixidas ao cumprimento desta lei e do protocolo de probas.

4. O incumprimento do disposto nesta lei ou no correspondente protocolo dará lugar á interrupción das probas conforme ao previsto no artigo 75 e, no seu caso, á súa correspondente sanción de acordo co disposto no título VIII.

Artigo 75. *Interrupción das probas.*

1. En calquera momento do desenvolvemento das probas, o proxecto piloto no seu conxunto ou calquera das probas poderán ser interrompidos ou darse por finalizados motivadamente pola autoridade ou autoridades de supervisión se se incumpren os termos e condicións do protocolo que rexe a proba ou calquera outra norma ou regulación aplicable que non fose excluída ou limitada polo protocolo aos efectos do espazo controlado de probas.

Así mesmo, o proxecto piloto ou calquera das probas poderán interromperse ou darse por finalizados motivadamente en caso de que a autoridade ou autoridades de supervisión aprecien manifestas deficiencias ou eventuais riscos para a seguridade do sistema de transportes e as súas infraestruturas ou a protección aos participantes ou das persoas usuarias doutros servizos de transporte ou mobilidade.

Nos supostos previstos nos parágrafos anteriores, a resolución motivada de interrupción ou finalización do proxecto piloto ou das probas poralle fin á vía administrativa.

2. Os promotores poderán interromper ou dar por finalizados o proxecto piloto ou calquera das probas por razóns técnicas ou por calquera outro motivo xustificado que, comunicado á Oficina e trasladado para a súa aprobación á autoridade ou autoridades de supervisión, impida a súa continuación ou cando, conforme ao previsto no protocolo, alcanzasen os obxectivos fixados para ditas probas.

Sección 3.ª Finalización do proxecto e efectos posteriores á realización de probas

Artigo 76. *Informes de avaliación.*

1. Unha vez concluídas as probas e finalizado o proxecto conforme ao establecido no protocolo, o promotor elaborará, no prazo dun mes, un informe final de resultado, no que se avaliarán os resultados das distintas probas do conxunto do proxecto piloto, incluíndo todos os datos e información relevantes.

2. No protocolo establecerase a información mínima que para cada proxecto piloto deberá conter dito informe.

O referido informe seralle entregado á Comisión de persoas expertas en mobilidade que, comprobado que contén a información mínima establecida no protocolo, daralle traslado do mesmo á autoridade ou autoridades de supervisión que interviñesen nas probas. En caso de ser necesario, devolveralle o informe ao promotor a efectos de corrección.

3. Á vista do informe final de resultado redactado polo promotor, a autoridade ou autoridades de supervisión emitirán, acordado de maneira conxunta se son varias, un informe de avaliación onde analizarán o resultado económico, social, medioambiental e normativo e incluírá, entre outros, os seguintes aspectos:

- a) Valoración xeral do proxecto e grao de cumprimento das condicións do protocolo.
- b) Análise da innovación en mobilidade lograda polo proxecto piloto.
- c) Análise do proxecto no marco regulatorio, identificación de contradicións ou conflitos que, no seu caso, se advertisen.
- d) Viabilidade da actividade proposta polo proxecto piloto.
- e) Posibles conflitos con outros interesados ou titulares de dereitos.

- f) Impactos apreciables e previsibles sobre o mercado laboral.
- g) Impactos apreciables e previsibles sobre os servizos públicos de mobilidade.

4. O informe de avaliación seralle remitido pola autoridade ou autoridades de supervisión á Comisión de Expertos para a determinación da proposta de regulación conforme ao sinalado no artigo seguinte.

Artigo 77. Proposta de regulación.

1. Tras a entrega dos informes finais de avaliación das probas practicadas, e á vista dos resultados obtidos, a autoridade ou autoridades de supervisión poderán redactar unha proposta de regulación.

A proposta de regulación poderá consistir nunha regulación nova, nunha proposta de cualificación da actividade no marco regulador vixente, na proposta de modificación dunha norma vixente ou en calquera outra iniciativa lexislativa que se considere oportuna.

2. Con carácter xeral, a proposta de regulación seralle remitida á Comisión de persoas expertas en mobilidade para que emita informe coa súa opinión ao respecto e procedan a remitirlle a proposta, o seu informe de opinión e mais o informe de avaliación, á Oficina.

Non obstante, en caso de discrepancias na formulación da proposta, entre as diferentes autoridades de supervisión intervinientes, a mesma seralle elevada á Comisión de persoas expertas en mobilidade, que será quen adopte unha redacción unificada en base aos informes e propostas que lles sexan remitidos polas autoridades de supervisión.

A Oficina analizará a proposta de regulación recibida e remitiralle os borradores de textos normativos, á autoridade ou autoridades que estime competentes por razón da materia para darlle o correspondente impulso á proposta de regulación recibida ou, polo menos, determinar a oportunidade normativa da súa tramitación.

Artigo 78. Publicidade e resultado normativo do espazo controlado de probas.

1. Os informes de avaliación serán publicados na sede electrónica asociada do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, sen prexuízo daqueles elementos ou referencias que, por conter información confidencial, ser elementos de innovación ou secreto industrial, non poidan ser obxecto de publicación.

2. O desenvolvemento e resultado das probas reguladas conforme ao previsto neste capítulo teranse en conta a efectos do previsto no artigo 26.1 da Lei 50/1997, de 27 de novembro, do Goberno, no procedemento de elaboración de normas con rango de lei e regulamentos.

Valorarase, en todo caso, o carácter innovador do proxecto e a súa incidencia no sistema de mobilidade e os obxectivos de sostibilidade no exercicio da iniciativa lexislativa e regulamentaria e na avaliación normativa conforme ao previsto nos artigos 129 e 130 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

Artigo 79. Proporcionalidade e prohibición de trato discriminatorio.

1. Toda decisión que se adopte por calquera dos órganos ou unidades administrativas que interveñan no espazo controlado de probas, a Oficina, as autoridades de supervisión, e a Comisión de persoas expertas en mobilidade, deberán estar presididas polos principios de proporcionalidade, igualdade de trato e non discriminación.

En concreto, ao determinar o contido do protocolo de probas ou de redactar a proposta de regulación, as autoridades deberán aplicar o principio de proporcionalidade e elixir as medidas de seguridade e control administrativo menos restritivas para o pleno desenvolvemento do proxecto piloto presentado polo promotor, debendo motivar a súa necesidade para a protección do interese público, así como xustificar a súa adecuación para lograr os fins que se perseguen.

2. A Oficina, no exercicio das funcións que lle son propias, a Comisión de persoas expertas en mobilidade na admisión das solicitudes e a elaboración dos protocolos, na designación, determinación e exercicio de funcións polas autoridades de supervisión e, especialmente, na redacción dos informes resultado do espazo controlado de probas, respectará estritamente o principio de non discriminación, dando sempre o mesmo trato e impoñendo sempre similares restricións e limitacións a proxectos de innovación na mobilidade idénticos ou similares calquera que sexa o seu promotor.

3. O acceso ao espazo controlado de probas non pode supoñer ningún privilexio ou vantaxe respecto a aqueles promotores que non decidan empregar esta vía para a innovación.

Sección 4.^a Comisión de persoas expertas en mobilidade

Artigo 80. Comisión de persoas expertas en mobilidade.

1. En exercicio das súas competencias a Oficina configurará a Comisión de persoas expertas do espazo controlado de probas para a mobilidade.

Para iso, contarase cunha Bolsa de persoas expertas seleccionadas pola Oficina de onde se elixirán aquelas persoas profesionais máis adecuadas para cada proxecto en relación coa materia e características do mesmo. A selección respectará os principios de independencia, responsabilidade e coñecemento específico do sector.

2. A súa composición, que será variable en función das características do proxecto e a dispoñibilidade de ditas persoas expertas, contará, como mínimo, coa persoa titular da Oficina, que ostentará a súa presidencia, e, polo menos, con outras catro persoas profesionais de recoñecido prestixio especialistas na materia concreta do proxecto, entre as que deberá figurar canto menos unha persoa experta xurista, que serán designadas pola persoa titular da Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible.

Adicionalmente, cando o ámbito territorial ou competencial do proxecto así o requira, poderán incorporarse á Comisión outras persoas en representación da Administración Xeral do Estado, das comunidades autónomas ou das entidades locais, nos termos fixados no convenio a que se refire o artigo 63 ou que sexan acordadas en cada caso, con voz, pero sen voto.

3. A Comisión de persoas expertas en mobilidade desenvolverá as funcións que lle foron atribuídas neste capítulo en relación co espazo controlado de probas para proxectos piloto de mobilidade.

CAPÍTULO II

Vehículo automatizado

Artigo 81. Principios de actuación das Administracións públicas para a regulación e promoción da introdución progresiva dos vehículos automatizados no sistema de transportes.

As Administracións públicas, nas súas actuacións de regulación e promoción da introdución progresiva dos vehículos automatizados no sistema de transportes, farano conforme aos seguintes principios:

- a) Seguridade física da mobilidade e seguridade fronte a ataques a través de sistemas informáticos e ciberseguridade.
- b) Sostibilidade ambiental e eficiencia do sistema de transportes.
- c) Boa regulación, aproveitando a experiencia acumulada para a súa mellora continua, así como a dos procedementos de xestión e mantemento das infraestruturas dixital e física.
- d) Protección dos dereitos das persoas no desenvolvemento desta tecnoloxía e dos datos, para asegurar que sexa inclusiva, accesible, e non discriminatoria por razón de

nacemento, raza, sexo, relixión, opinión ou calquera outra condición ou circunstancia persoal ou social.

e) Fomento da colaboración público-privada na regulación e o deseño do despregamento desta tecnoloxía, e atendendo, sempre, ás necesidades de mobilidade dos cidadáns e cidadás.

f) Coordinación entre Administracións para a operabilidade do vehículo automatizado entre as diferentes redes de infraestrutura.

Artigo 82. Oficina para o Facilitamento de Probas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA).

1. Créase a Oficina para o Facilitamento de Probas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA) co obxectivo de constituír unha xanela única para que os interesados en realizar probas con vehículos automatizados en vías públicas ou de uso común poidan:

a) Acceder á información sobre os procedementos necesarios para efectuar as probas en vías públicas.

b) Realizar os trámites preceptivos que se requiran para as probas, incluíndo as declaracións, notificacións ou solicitudes necesarias para obter unha autorización.

c) Coñecer o estado de tramitación das solicitudes en que teñan a condición de interesado e recibir a correspondente notificación dos actos de trámite preceptivos e a resolución dos mesmos polo órgano administrativo competente.

As Administracións públicas, en función das súas competencias, deberán facilitarlle á OFVA información e os trámites necesarios para que os solicitantes poidan obter a través da mesma todas as autorizacións necesarias para a realización da proba.

2. A xestión das autorizacións necesarias para a realización de probas nas vías públicas farase polos interesados a través da OFVA, ou polas vías formais habilitadas ao efecto polas Administracións competentes en función do alcance da proba a realizar.

3. A OFVA será desenvolvida e xestionada pola Dirección Xeral de Tráfico do Ministerio do Interior, nos termos nos que se estableza regulamentariamente, sen prexuízo das competencias que ostentan as comunidades autónomas en materia de tráfico.

Artigo 83. Impulso á colaboración público-privada, a través de preferencia no acceso aos espazos controlados de probas.

As solicitudes de probas ou operación para servizos prestados con vehículos automatizados terán preferencia á hora de acceder a un espazo controlado de probas segundo a regulación establecida no capítulo I do título V desta lei.

Artigo 84. Uso de vehículos automatizados no sistema de transportes e mobilidade por estrada.

Os órganos competentes para a regulación das autorizacións habilitantes para a realización de transporte de persoas ou mercadorías por estrada adecuarán, no seu caso, os requisitos e condicións para habilitar o uso de vehículos automatizados no transporte.

CAPÍTULO III

Dixitalización e datos abertos

Artigo 85. Datos abertos dos servizos de transporte de persoas e de mobilidade.

1. Os participantes na provisión de servizos de transporte de persoas e de mobilidade en calquera parte do territorio nacional, tales como operadores de transporte de persoas, autoridades de transporte e provedores de servizos de mobilidade, garantirán a dispoñibilidade dos datos sobre servizos de transporte e mobilidade definidos no anexo I

desta lei que se encontren en soporte dixital, de forma gratuíta, non discriminatoria e actualizada. A provisión dos datos levarase a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, coas características e mediante o sistema de acceso definido no anexo I desta lei, que poderá ser actualizado por orde ministerial da persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

2. En caso de que unha parte ou a totalidade dos datos do apartado 1.c do anexo I sobre servizos de transporte e mobilidade non se encontren en soporte dixital, os axentes que participan na provisión de servizos de transporte de persoas e de mobilidade deberán levar a cabo as medidas oportunas para garantir o seu acceso por vía electrónica e en soporte dixital nas condicións establecidas no apartado anterior, con anterioridade ao 1 de xaneiro de 2027.

3. As Administracións públicas promoverán a xestión, o ofrecemento e o acceso dixital dos datos de servizos de transporte e mobilidade en soporte dixital, garantindo o seu acceso e actualización, para o que poderán apoiarse en plans e instrumentos de axuda á dixitalización e respectando a confidencialidade e secreto empresarial.

4. Os axentes que participan na provisión de servizos de transporte e mobilidade proporcionaránlle ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible a información necesaria para o acceso aos datos requiridos, de acordo co sistema de acceso previsto no anexo I, sen prexuízo das obrigas adicionais que se poidan establecer a través das declaracións de obrigas de servizo público ou dos contratos de servizo público para os prestadores deste tipo de servizos.

5. A información proporcionada deberá estar sempre actualizada.

Artigo 86. Datos abertos de infraestruturas de transporte e outras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade.

1. Os xestores de infraestruturas de transporte, operadores de infraestruturas de transporte, e xestores doutras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade que exerzan actividade relacionada co transporte de persoas e a mobilidade en calquera parte do territorio nacional, garantirán a dispoñibilidade dos datos das súas infraestruturas e equipamentos establecidos no anexo I desta lei que se encontren dixitalizados, de forma gratuíta e actualizada. A provisión dos datos levarase a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, coas características e mediante o sistema de acceso definido no anexo I desta lei.

2. En caso de que unha parte ou a totalidade dos datos do apartado 3.c do anexo I sobre infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte non se encontren en soporte dixital, os xestores de infraestruturas de transporte, operadores de infraestruturas de transporte e xestores doutras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade que exerzan actividade relacionada co transporte de persoas e a mobilidade en calquera parte do territorio nacional, deberán levar a cabo as medidas oportunas para garantir o seu acceso por vía electrónica e en soporte dixital nas condicións establecidas no apartado anterior, con anterioridade ao 1 de xaneiro de 2027.

3. As Administracións públicas promoverán a dixitalización dos datos daquelas infraestruturas de transporte cuxa xestión sexa da súa competencia. Así mesmo, as Administracións públicas poderán promover a dixitalización doutras infraestruturas de transporte distintas das anteriores, e doutras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade, a través de plans e instrumentos de axuda á dixitalización.

4. Os xestores de infraestruturas de transporte, operadores de infraestruturas de transporte, e xestores doutros equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade que exerzan actividade relacionada co transporte de persoas e a mobilidade en calquera parte do territorio nacional, proporcionaránlle ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e ás Administracións públicas competentes en materia de transportes e mobilidade sostible a información necesaria para o acceso aos datos requiridos, de acordo co sistema de acceso previsto no anexo I desta lei.

Artigo 87. *Actualizacións nas necesidades de datos dos servizos de transporte de persoas, de infraestruturas de transporte e outras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade.*

O anexo I da presente lei e os prazos establecidos nos artigos 85 e 86 poderán ser modificados por orde ministerial da persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible con obxecto de adecualos á evolución da dixitalización do transporte e mobilidade e da tecnoloxía.

Artigo 88. *Datos de infraestruturas de transporte existentes e planificadas afectadas por normativa europea.*

1. Para darlle cumprimento á normativa europea en materia de Rede Transeuropea de Transporte e financiamento europeo, así como ás obrigas derivadas da publicación de conxuntos de datos de alto valor, os titulares ou xestores das infraestruturas afectadas por ditas normativas garantirán a dispoñibilidade por parte do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible dos datos que corresponden co seu cometido.

2. A provisión dos datos ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible levarase a cabo en modo gratuíto, accesible e interoperable, coas características e segundo a metodoloxía que se estableza por normativa europea, que poderá ser complementada mediante Resolución da persoa titular da Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible como entidade responsable da comunicación destes datos á Comisión Europea.

Artigo 89. *Datos de transporte e mobilidade con fins estatísticos.*

1. As Administracións públicas farán públicos e facilmente accesibles os datos estatísticos relevantes relacionados co transporte e a mobilidade e o seu impacto sobre a seguridade e a sostibilidade, tendo en conta a lexislación vixente sobre transparencia e protección de datos, reutilización da información do sector público, gobernabilidade do dato, así como as provisións relativas ao respecto do secreto estatístico.

Estes datos proporcionaranse de forma desagregada por sexo e idade para facilitar o coñecemento das distintas necesidades de mulleres e homes en canto á mobilidade e a utilización de espazos, infraestruturas e servizos.

2. En cumprimento do establecido na normativa estatística nacional e europea, os datos, arquivos de datos, metadatos e directorios de utilidade estatística relativos a transporte e mobilidade que se precisen para a elaboración de estatísticas estarán a disposición do Instituto Nacional de Estatística, dos servizos estatísticos dos departamentos ministeriais e dos órganos centrais de estatística das comunidades autónomas cando estes se soliciten para o desenvolvemento dos seus plans e programas estatísticos.

A recollida de datos relevantes relacionados co transporte e a mobilidade con fins estatísticos incluírase dentro do Plan Estatístico Nacional ou dentro dos plans estatísticos autonómicos e terá a consideración de estatísticas para fins estatais e para fins autonómicos, respectivamente.

Artigo 90. *Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal e outros portais de datos de transportes e mobilidade do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.*

1. A información comunicada ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible no marco da acción prioritaria «Subministración de servizos de información sobre desprazamentos multimodais en toda a Unión», prevista na letra a) do artigo 3 da Directiva 2010/40/UE, pola que se establece o marco para a implantación dos sistemas de transporte intelixentes no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte, sempre que reúna os requisitos mínimos de calidade necesarios para a súa incorporación, porase á disposición do público de forma integrada a través dunha única plataforma nacional, denominada Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 84

Esta información deberá achegarse en, polo menos, idioma castelán, sen prexuízo de que poida achegarse tamén no resto das linguas oficiais das comunidades autónomas.

2. O acceso ao Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal e a outros datos de transportes e mobilidade dispoñibles noutros portais do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible será, como norma xeral, libre e gratuíto para as súas persoas usuarias, sen prexuízo de que por orde ministerial poidan establecerse prezos públicos para o acceso á información en supostos específicos, como, por exemplo, en caso de que un mesmo usuario realice unha solicitude masiva ou reiterada de datos que implique unha asignación de recursos superior á habitual ou en caso de que o volume dos datos provistos así o xustifique.

3. A información do Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal nutrirá, así mesmo, o Espazo Integral de Datos de Mobilidade (EDIM) na área relativa á caracterización dos servizos de transporte e mobilidade de persoas.

Artigo 91. *Utilización de datos sobre transporte e mobilidade.*

1. A prestación de servizos á cidadanía nos que se utilicen datos sobre transporte e mobilidade do Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal deberá facerse de forma xusta, neutra, imparcial, non discriminatoria e transparente.

2. No prazo de doce meses tras a entrada en vigor desta lei, o Goberno, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, desenvolverá regulamentariamente o modo de utilización dos datos do Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal.

3. Os datos abertos así xerados deberán facerse accesibles a través do Catálogo nacional de Información Pública mantido pola Administración Xeral do Estado.

Artigo 92. *Implantación de aplicacións de mobilidade como servizo e sistemas integrados de información e venda no transporte.*

1. As Administracións públicas fomentarán a implantación de aplicacións de mobilidade como servizo e de sistemas integrados de información e venda para o sistema de transportes público e, no seu caso, os servizos de mobilidade, priorizando os servizos de mobilidade cotiá. Estas aplicacións e sistemas incorporarán así mesmo a información en tempo real dispoñible sobre atrasos, incidencias e cancelacións dos servizos de transporte público e os servizos de mobilidade.

2. No marco do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible elaborárase e aprobarase por parte do Foro Territorial de Mobilidade Sostible un plan para a implementación destes sistemas integrados de información e venda, fomentando aquelas solucións que resulten interoperables.

3. As aplicacións de mobilidade que se deseñen deberán dar cumprimento á normativa sobre condicións básicas para o acceso das persoas con discapacidade ás tecnoloxías, produtos e servizos relacionados coa sociedade da información e medios de comunicación social.

4. As condicións que definen os acordos técnicos e financeiros entre os servizos de transporte de pasaxeiros e os provedores independentes de billetes de transporte multimodais dixitais deberán ser razoables, xustas, transparentes e proporcionadas.

5. No prazo de doce meses desde a entrada en vigor desta lei, o Goberno, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, desenvolverá regulamentariamente as condicións descritas no apartado 4 anterior, así como as potestades de supervisión e resolución de conflitos a tal efecto, que lle corresponderán á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia.

CAPÍTULO IV

Necesidades formativas do sector produtivo do transporte e a mobilidade

Artigo 93. *Prospección e detección de necesidades formativas do sistema produtivo no ámbito da mobilidade e o transporte.*

1. No marco do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible, e como unha das seccións do Consello Superior de Mobilidade Sostible, constituirase a Sección Transversal de Formación e Capacitación que desenvolverá unha función permanente de prospección e detección de necesidades formativas do sistema produtivo vinculado á mobilidade e ao transporte, co fin de proporcionar respostas efectivas ás necesidades de formación e recualificación da poboación activa, e para anticiparse aos cambios e responder á demanda de man de obra cualificada que se poida producir, contribuíndo así ao desenvolvemento profesional e persoal das persoas traballadoras e á competitividade das empresas.

2. A Sección Transversal de Formación e Capacitación terá a composición que se determine regulamentariamente e contará, en todo caso, coa participación de representantes das comunidades autónomas e coa participación dos axentes sociais.

3. En todo caso, corresponderanlle a esta Sección as seguintes actuacións:

a) Análise da situación da Formación Profesional Dual e da Mención Dual nos ensinos universitarios oficiais no ámbito do transporte e a mobilidade e propostas de mellora para o seu funcionamento.

b) A identificación das carencias e necesidades formativas concretas das persoas traballadoras, a partir dunha análise do seu perfil profesional, de forma que poidan adquirir as competencias necesarias para, baixo os criterios da transición xusta, evitar os desaxustes cos requirimentos do sistema produtivo, así como a identificación das figuras formativas a través das cales deberían canalizarse estas necesidades.

c) A detección periódica das necesidades de adaptación dos programas formativos á sociedade, o emprego e da economía en xeral e en concreto aos aspectos relativos á mobilidade segura, sostible e conectada, para adecualos aos avances do coñecemento, así como aos cambios e novas esixencias do seu ámbito local, da sociedade española e do contexto europeo e internacional.

d) A elaboración dun informe bienal que recollerá, polo menos, a identificación das ocupacións con mellores perspectivas de emprego, as necesidades formativas das persoas traballadoras e autónomos e as recomendacións concretas, que poderán ser referentes da programación da oferta formativa dirixida ás persoas traballadoras ocupadas e desempregadas.

e) O fomento da adopción de medidas que axuden a promover un cambio na cultura empresarial para favorecer unha participación máis equilibrada de homes e mulleres no sector do transporte, como introducir obrigas en materia de igualdade nas empresas, impulsar o coñecemento en materia de inclusión e accesibilidade universal, realizar cursos de formación sobre igualdade nos equipos directivos, auditorías de xénero, políticas de conciliación e corresponsabilidade.

f) A elaboración dun plan de formación sobre mobilidade accesible.

g) Promover a adaptación da formación á realidade do sector, fomentando un modelo que apoie as necesidades das persoas traballadoras.

4. Os resultados das actividades sinaladas anteriormente someteranse a informe do Foro Territorial de Mobilidade Sostible e remitiránselles ao Ministerio de Traballo e Economía Social, ao Ministerio de Educación, Formación Profesional e Deportes e ao Ministerio de Ciencia, Innovación e Universidades, para a súa consideración.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 86

TÍTULO VI

Mellora da competitividade no transporte de mercadorías e a loxística

Artigo 94. *Transporte de mercadorías.*

O transporte de mercadorías é un servizo público esencial para a sociedade, debido á súa relevancia no sostemento da actividade económica e na satisfacción das necesidades da cidadanía, sendo obriga das Administracións garantir a súa eficacia e continuidade en condicións que minimicen os impactos negativos sobre o clima, medio ambiente e a saúde das persoas tanto no referido á loxística de distribución coma á cadea de subministración e a provisión de produtos básicos á cidadanía.

En relación co transporte de mercadorías deberanse ter en conta os mecanismos de compensación necesarios para os territorios insulares e extrapeninsulares, co fin de paliar a desvantaxe para a competitividade das empresas destes territorios que supón a súa dependencia do transporte aéreo e marítimo.

Artigo 95. *Zonas de estacionamento seguras e protexidas.*

As Administracións públicas competentes velarán pola correcta instalación de zonas de estacionamento seguras e protexidas para o transporte de mercadorías por estrada co obxectivo de contribuír á mellora da seguridade dos profesionais do transporte e das mercadorías, así como á seguridade viaria do resto de usuarios da estrada. A citada instalación farase conforme á normativa comunitaria e nacional vixente e en colaboración co resto de organismos e Administracións públicas.

Artigo 96. *Zonas de estacionamento seguras e protexidas para vehículos pesados de mercadorías.*

1. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible en coordinación coas comunidades autónomas, levará a cabo un estudo de alcance nacional para seleccionar os tramos da Rede de Estradas de alta intensidade viaria que requiren a construción, adecuación ou reserva de solo para dar servizos de aparcamento seguro. As localizacións das áreas de estacionamento de vehículos pesados de mercadorías que actualmente se utilizan de forma habitual polos condutores de ditos vehículos, formarán parte deste estudo.

2. A partir das conclusións do estudo citado no punto anterior, levarase a cabo a selección e conversión, no seu caso, de aparcamentos de vialidade invernall xestionados polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible para que sirvan como aparcamentos seguros, na medida en que os usos sexan compatibles.

3. Estableceranse as directrices para a explotación viable destes estacionamentos na rede de Interese Xeral (fórmulas público e/ou privadas).

Artigo 97. *Nodos loxísticos de importancia estratéxica estatal.*

1. Terán a consideración de nodos loxísticos de importancia estratéxica estatal aqueles que vertebran a rede de terminais intermodais e loxísticas do país, considerando para iso o volume de carga que xestionan, a súa localización territorial xa sexa peninsular, insular ou de rexión ultraperiférica, a súa dimensión internacional ou o seu alto potencial para o desenvolvemento do sistema loxístico e de transportes de España.

2. Poderá declararse nodo loxístico de importancia estratéxica estatal aquel que se encontre en servizo ou en fase de proxecto ou ampliación e que cumpra, polo menos, coas seguintes características:

a) Que fose declarado de interese xeral conforme á normativa sectorial de aplicación de ámbito estatal.

b) Que conte coa infraestrutura adecuada para que se realice transferencia modal de mercadorías.

c) Que, con independencia do seu modelo de xestión, estea aberto a todos os operadores de forma non discriminatoria.

d) Que o intercambio de mercadorías que se realice no mesmo sexa significativo ou a súa localización sexa estratéxica, nos termos en que se estableza regulamentariamente.

e) Que cumpran cos límites e criterios de rendibilidade que se determinen regulamentariamente.

3. A declaración de nodo loxístico de importancia estratéxica estatal realizarase mediante Acordo de Consello de Ministros, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

4. Os nodos loxísticos portuarios de importancia estratéxica estatal terán, ademais, carácter prioritario a efectos da planificación e desenvolvemento da rede eléctrica para poder facer fronte ás obrigas e obxectivos de electrificación das actividades que se desenvolvan neles, en particular, no que se refire ao cumprimento das obrigas que derivan do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeo e do Consello de 13 de setembro de 2023, relativo á implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos e polo que se derroga a Directiva 2014/94/UE, así como no Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeo e do Consello, de 13 de setembro de 2023 relativo ao uso de combustibles renovables e combustibles hipocarbónicos no transporte marítimo e polo que se modifica a Directiva 2009/16/CE.

Artigo 98. *Nodos loxísticos de interese autonómico.*

As comunidades autónomas poderán establecer as condicións que deban rexer a declaración de nodos loxísticos de interese autonómico e declarar aqueles que cumpran estes criterios.

Artigo 99. *Coordinación entre Administracións para a mellora da cadea loxística.*

1. A través dos mecanismos establecidos no Sistema Xeral de Mobilidade Sostible, as Administracións públicas colaborarán para facilitar a implantación progresiva e coordinada dunha rede de nodos loxísticos xerarquizados, intermodais e dixitalizados que permitan unha mellora da eficiencia das cadeas loxísticas.

2. Dentro do Plan de Traballo cuadrienal do Foro Territorial de Mobilidade Sostible ao que se fai referencia no artigo 10, incluírase a elaboración e actualización dun catálogo de nodos loxísticos intermodais, incluíndo os servizos que se prestan nos mesmos. Este catálogo deberá recoller, canto menos, os nodos loxísticos de importancia estratéxica e os nodos loxísticos de interese autonómico que se declarasen.

TÍTULO VII

Participación pública e transparencia

Artigo 100. *Publicidade activa na definición e seguimento das políticas públicas de mobilidade.*

1. Os planes, programas, estratexias, instrumentos e disposicións de carácter xeral que se adopten en materia de mobilidade levaranse a cabo baixo fórmulas abertas que garantan a participación dos axentes sociais e económicos interesados e da cidadanía, en xeral, mediante as canles de comunicación, información e difusión que resulten máis apropiadas, de acordo cos instrumentos previstos na normativa vixente e sen prexuízo da confidencialidade e secreto empresarial dos participantes cando legalmente proceda. Dita participación realizarase tomando en consideración a perspectiva de xénero.

2. Estará suxeita a publicidade activa a acción das Administracións públicas nas materias reguladas nesta lei, nos termos previstos na lexislación que regula a transparencia, acceso á información pública e bo goberno, así como no presente título.

Artigo 101. *Transparencia.*

1. De maneira adicional ao establecido no artigo 13 relativo ao Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM), o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible desenvolverá e manterá actualizada unha páxina web que conterá, en formatos abertos e accesibles, toda a información prevista nesta lei, con especial atención á difusión de material divulgativo.

2. A páxina web conterá información relativa a:

- a) Os datos e os criterios de planificación das infraestruturas aos que se refire o artigo 49, ademais do impacto previsto tras a súa posta en servizo en redución de tempos, desenvolvemento económico e cohesión territorial.
- b) Información relativa ao desenvolvemento das obras de infraestruturas de transporte que se encontran en construción.
- c) Análises ex post ás que se refire o artigo 50.

Artigo 102. *Informe de actividade en materia de políticas públicas de mobilidade e transportes.*

1. Con periodicidade cuadrienal, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible elevará ao Consello de Ministros, previo informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, un informe de actividade en materia de políticas públicas de mobilidade e transporte para a súa toma de razón.

2. Nos ámbitos nos que estean afectados, na elaboración do informe deberán participar o Foro Territorial de Mobilidade Sostible e o Consello Superior de Mobilidade Sostible. Poderán participar outros ministerios cando así se considere conveniente.

En todo caso, o Informe de Actividade será sometido a informe do Consello Asesor do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

3. O informe deberá incluír, polo menos, o seguinte contido:

- a) Memoria de actividades e funcionamento do Sistema Xeral de Mobilidade Sostible.
- b) Situación, avances e propostas en relación co Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM).
- c) En relación cos investimentos en infraestruturas estatais do transporte:

1.º Relación de obras licitadas durante o ano anterior, cos resultados das análises de rendibilidade económica, social, ambiental e, no seu caso, financeira, do artigo 50.

2.º Relación de proxectos que foron obxecto de excepción con base no estipulado no artigo 53.

3.º Resumo das principais conclusións das análises ex post realizadas o ano anterior ás que se refire o artigo 50.

d) En relación coas obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal: situación, seguimento e modificacións realizadas nos catro anos correspondentes ao informe.

e) Valores dos indicadores recollidos no DOMOS e análise do cumprimento de obxectivos.

f) Disposicións normativas e instrumentos de planificación aprobados polo conxunto das Administracións en materia de mobilidade e transportes.

g) Calquera outro contido que se acorde no marco do Foro Territorial de Mobilidade Sostible.

4. O informe de actividade, tras a toma de razón do Consello de Ministros, deberá remitirse a Congreso e Senado e publicarse na web do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

TÍTULO VIII

Réxime sancionador

Artigo 103. *Concepto e clasificación.*

1. Constitúen infraccións administrativas as accións ou omisións dos distintos suxeitos responsables tipificadas e sancionadas de conformidade co presente título.

2. As infraccións da presente lei clasifícanse en graves e leves con suxeición aos criterios que se indican nos artigos seguintes.

3. As infraccións leves serán tipificadas e sancionadas como graves cando o infractor fose sancionado por outras dúas leves que sexan firmes en vía administrativa dentro do período dun ano.

Artigo 104. *Suxeitos responsables.*

Son suxeitos responsables da infracción as persoas físicas ou xurídicas que incorran nas accións ou omisións tipificadas como infracción na presente lei e, en particular:

a) Nos supostos de infraccións en materia de subministración de datos ao Espazo de Datos Integrado de Mobilidade (EDIM), os operadores de transporte, xestores de infraestrutura e os centros de traballo con máis de 200 persoas traballadoras ou 100 por quenda obrigados a subministrar datos aos servizos competentes do EDIM.

b) Nos supostos de infraccións en materia de plans de mobilidade sostible, as empresas con máis de 200 persoas traballadoras ou 100 por quenda.

c) Nos supostos de infraccións en materia do réxime de participación no espazo controlado de probas para proxectos piloto de mobilidade, os promotores.

d) Nos supostos de infraccións de datos abertos de infraestruturas de transporte, os xestores ou operadores de infraestruturas de transporte.

Artigo 105. *Infraccións graves.*

Son infraccións graves:

1. Infraccións en materia de subministración de datos ao EDIM:

a) A subministración de datos falsos aos servizos competentes do EDIM.

b) Non enviar os datos requiridos de maneira reiterada, cando haxa obriga de subminístralos.

c) A utilización para finalidades distintas de subministración de datos ao EDIM dos datos persoais obtidos directamente por parte dos operadores de transporte, xestores de infraestrutura e centros de actividade. Neste caso, o procedemento sancionador será o establecido na Lei Orgánica 3/2018, de 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e garantía dos dereitos dixitais polo órgano competente en materia de protección de datos persoais.

2. Infraccións en materia do réxime de participación no espazo controlado de probas para proxectos piloto de mobilidade:

a) O inicio de probas dun proxecto sen a cobertura formal de admisión favorable.

b) A utilización para finalidades distintas do proxecto dos datos persoais dos participantes obtidos directamente polos promotores. Neste caso, o procedemento sancionador será o establecido na Lei Orgánica 3/2018, de 5 de decembro, de Protección

de Datos Persoais e garantía dos dereitos dixitais polo órgano competente en materia de protección de datos persoais.

c) O incumprimento de contratación dun seguro de responsabilidade civil, aval bancario, seguro de caución ou outra equivalente nos casos requiridos.

Artigo 106. *Infraccións leves.*

Son infraccións leves:

1. Infraccións en materia de subministración de datos ao EDIM:

a) A non remisión ou o atraso no envío dos datos que sexan requiridos por razóns de interese xeral, cando se producise grave prexuízo para o servizo.

b) O envío de datos incompletos ou inexactos cando sexan requiridos por razóns de interese xeral e a súa remisión producise grave prexuízo para o servizo.

2. Infraccións en materia dos plans de mobilidade sostible:

a) O incumprimento da obriga de dispoñer dos plans de mobilidade sostible ao traballo no prazo ao que fai referencia o artigo 26, cando con iso se produza un prexuízo para o sistema de mobilidade.

b) O incumprimento da obriga de elaborar un informe de seguimento sobre o nivel de implantación das actuacións e as medidas do plan nos prazos aos que se fai referencia no artigo 26, cando con iso se produza un prexuízo para sistema de mobilidade.

3. Infraccións en materia do réxime de participación no espazo controlado de probas para proxectos piloto de mobilidade:

a) A falta de consentimento informado do participante nunha proba dun proxecto piloto autorizado.

b) A omisión total de información que se lle debe proporcionar ao participante.

c) O incumprimento dos termos e condicións do proxecto.

d) A omisión parcial de información que se lle debe proporcionar ao participante, cando se lle ocasione un prexuízo.

4. Infraccións de datos abertos de infraestruturas de transporte, os xestores ou operadores de infraestruturas de transporte:

O incumprimento de dispoñibilidade de forma gratuíta, actualizada e dixital, dos datos das súas infraestruturas e equipamentos, cando se cause un prexuízo no sistema.

Artigo 107. *Contía das sancións.*

1. As infraccións graves serán sancionadas con multas de 2.001 a 6.000 euros.

2. As infraccións leves serán sancionadas con multas de 101 a 2.000 euros.

3. A contía das sancións establecidas nos apartados anteriores graduarase atendendo, en cada caso, á propia gravidade da infracción, á natureza dos danos e prexuízos causados e á conduta anterior dos infractores.

Artigo 108. *Prescrición das infraccións.*

1. As infraccións graves prescribirán aos tres anos e as leves aos seis meses.

2. O prazo de prescrición das infraccións comezará a contarse desde o día en que a infracción se cometese. No caso de infraccións continuadas ou permanentes, o prazo comezará a correr desde que finalizou a conduta infractora.

3. A prescrición interromperase pola iniciación, con coñecemento do interesado, do procedemento sancionador, reiniciándose o prazo se o expediente permanecese paralizado durante máis de seis meses por causa non imputable ao presunto infractor.

Artigo 109. *Prescripción das sancións.*

1. As sancións impostas por infraccións graves prescribirán aos tres anos, e as impostas por infraccións leves aos seis meses.
2. O prazo de prescripción comezará a contarse desde o día seguinte a aquel en que adquira firmeza a resolución pola que se impoña a sanción.
3. A prescripción interromperase pola iniciación, con coñecemento do interesado, do procedemento de execución, volvendo transcorrer o prazo se o mesmo está paralizado durante máis de seis meses por causa non imputable ao infractor.

Artigo 110. *Competencia e procedemento sancionador.*

1. A competencia para a imposición das sancións corresponderalle á persoa titular da Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible para as infraccións leves e graves.
2. O procedemento de instrución e imposición de sancións rexerase polo disposto na Lei 39/2015, de 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

Disposición adicional primeira. *O Consello Asesor do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.*

1. O Consello Asesor é o órgano colexiado ministerial adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e dependente directamente do titular do Departamento que ten como obxectivo orientar sobre as actuacións que son competencia do Departamento e especificamente en materia de planificación.

As súas funcións incluírán as prescritas para este órgano nas leis 37/2015, de 29 de setembro, de estradas, e 38/2015, de 29 de setembro, do sector ferroviario, así como as que se recollen nesta lei e as que se determinen na orde ministerial que o regule.

2. O Consello Asesor estará integrado por expertos e persoas profesionais independentes de recoñecido prestixio en campos afíns do coñecemento, con responsabilidades actuais ou pasadas no ámbito académico e universitario, en institucións colexiais, asociacións doutro tipo ou o sector empresarial, nomeadas pola persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible por un período de cinco anos, renovable só unha vez por un período similar.

3. O Consello Asesor constituirase a partir do grupo de traballo homónimo existente, mantendo as súas funcións, e o seu réxime de funcionamento regularase mediante orde ministerial.

4. Este órgano colexiado será acorde ao establecido na Sección Terceira «Órganos Colexiados das distintas Administracións públicas» do capítulo II da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público.

O Ministerio facilitará os medios persoais e materiais necesarios para o funcionamento do Consello. Os seus membros non percibirán remuneración algunha polo exercicio das súas funcións. O custo de funcionamento será atendido con cargo aos créditos existentes no Ministerio, sen que sexa necesario o incremento da súa dotación global. As medidas incluídas nesta disposición non poderán supoñer incremento de dotacións nin de retribucións nin doutros gastos de persoal.

Disposición adicional segunda. *Aprobación do primeiro Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS).*

No prazo de dezaioito meses tras a entrada en vigor desta lei, o Consello de Ministros aprobará o primeiro DOMOS.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 92

Disposición adicional tercera. *Sendas indicativas.*

1. En desenvolvemento do artigo 15, no contido mínimo do Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible, os Ministerios de Transportes e Mobilidade Sostible e para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, incluírán os valores anuais que conformarían as sendas e fitos temporais indicativos do sector do transporte en consumo de enerxías, emisión de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes atmosféricos, e outras variables de mobilidade, como contribución ao cumprimento dos obxectivos nacionais en ditas materias.

Para iso, usarase o escenario obxectivo dos Plans Nacionais Integrados de Enerxía e Clima e dos Programas Nacionais de Control da Contaminación Atmosférica e as actualizacións bienais das estimacións a futuro das emisións e absorcións de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes atmosféricos que se elaboran baixo o Sistema Español de Inventario e Proxeccións, a Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética, e as recomendacións da Organización Mundial da Saúde sobre os niveis de emisión.

2. Os obxectivos, sendas e fitos cuantitativos e cualitativos de carácter indicativo incluídos no anteproxecto de DOMOS serán informados polo Foro Territorial de Mobilidade Sostible e o Consello Superior de mobilidade Sostible, con carácter previo ao sometemento do anteproxecto a información pública.

3. As sendas e fitos orientarán a planificación sectorial e a definición de políticas por parte das Administracións públicas, e serán a referencia para o establecemento de indicadores baixo o artigo 17 e a avaliación do nivel de cumprimento dos obxectivos en materia de enerxía e clima.

Disposición adicional cuarta. *Plan Estratéxico para a sostibilidade do Transporte Aéreo.*

1. O Goberno disporá dun Plan estratéxico para a sostibilidade do transporte aéreo en España, cuxa elaboración, seguimento e actualización lle corresponderá ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

2. Este plan será coherente e coordinado coas iniciativas europeas e internacionais na materia e abordará a sostibilidade no sector desde un punto de vista integral, analizando polo menos o seu impacto climático, as emisións de gases de efecto invernadoiro, partículas e outros contaminantes á atmosfera, as emisións acústicas e a protección da biodiversidade nos contornos aeroportuarios.

3. O plan establecerá medidas concretas para a consecución dos obxectivos fixados a nivel internacional no curto, medio e longo prazo. Para iso considerarase a contribución de cada un dos actores principais da cadea de valor do sector nos ámbitos da navegación aérea, a xestión das infraestruturas aeroportuarias, e os operadores de aeronaves e empresas de servizos auxiliares cuxa contribución ao sector sexa relevante, previa consulta ás entidades da sociedade civil de referencia no que concirne á sostibilidade no transporte aéreo. Así mesmo, definirá os criterios e indicadores a ter en conta para realizar o seu seguimento e analizar a súa evolución de modo que poida avaliarse a súa efectividade.

4. Correspóndelle ao Consello de Ministros a aprobación do Plan estratéxico para a sostibilidade do transporte aéreo en España, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, previo informe da CDGAE (Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos).

Disposición adicional quinta. *Resposta ante episodios de alta contaminación.*

1. Con obxecto de garantir unha resposta urxente ante situacións episódicas de alta contaminación nos que as actividades que se executan nas infraestruturas de transporte de competencia estatal que puidesen ter unha contribución significativa, os xestores das infraestruturas e as autoridades estatais competentes para adoptar medidas en relación coas actividades que se executan nas infraestruturas de interese xeral deberán dispoñer

dun protocolo de actuación que contemple, no marco das súas competencias, as medidas que poderían adoptar e implementar no curto prazo co fin de reducir as emisións e contribuír a poñerlle fin á situación que provocou a situación de alta contaminación, en colaboración coa autoridade ambiental competente. Ditos protocolos serán coherentes cos plans de acción a curto prazo e os protocolos de actuación fronte a episodios de alta contaminación adoptados en cada caso polos órganos ambientais competentes no ámbito territorial no que se localicen as infraestruturas.

2. Os xestores ou autoridades ás que se refire o apartado anterior participarán nos órganos de coordinación que establezan os organismos competentes en materia de calidade do aire para a aplicación dos seus plans fronte a episodios de alta contaminación.

3. Cando se produzan episodios de alta contaminación, os xestores ou autoridades ás que se refiren os apartados anteriores cooperarán cos organismos competentes en materia de calidade do aire. En particular, cando unha das fontes de contaminación principais proveña das actividades que teñen lugar nestas infraestruturas estatais, os organismos competentes en materia de calidade do aire comunicaranllo aos xestores de infraestruturas ou autoridades, para que procedan á activación dos seus respectivos protocolos.

4. Nestes episodios, o peche da circulación de estradas ou tramos delas, ou a restrición nelas do acceso de determinados vehículos por motivos medioambientais corresponderalle en todo caso aos organismos competentes en materia de regulación, ordenación e xestión do tráfico.

Disposición adicional sexta. *Estratexia Estatal de impulso do uso da bicicleta.*

1. O Goberno disporá dunha Estratexia Estatal de impulso do uso da bicicleta, cuxa elaboración, coordinación, seguimento e actualización lle corresponderá ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. No marco desta estratexia promoverase a implementación, en coordinación co resto das Administracións e actores implicados, de políticas públicas e contornos colaborativos para que, por parte das distintas Administracións públicas no ámbito das súas competencias, se fomente o uso da bicicleta coa finalidade de:

a) Promocionar o uso deste modo de transporte seguindo principios de seguridade, sostibilidade e eficiencia, contribuíndo ao obxectivo de lograr unha economía baixa en carbono, con menor gasto enerxético, menos emisións, así como máis produtiva e saudable.

b) Coordinar e impulsar as diferentes políticas e accións arredor da promoción deste modo de transporte como elemento relevante da mobilidade cotiá, valorando o seu potencial no último tramo da repartición de mercadorías.

c) Fomentar o cicloturismo, protexer a bicicleta como actividade de ocio e deporte e promocionar os seus beneficios para a saúde como elemento de mobilidade activa.

d) Impulsar medidas que permitan aproveitar o potencial da industria da bicicleta e os seus sectores asociados como ferramenta de creación de postos de traballo nun contexto de crecemento económico sostible.

e) Promocionar a intermodalidade entre a bicicleta e os diferentes medios de transporte públicos, especialmente no que se refire á instalación de aparcamentos para ciclos e servizos públicos de bicicletas compartidas en intercambiadores, estacións e paradas de medios de transporte colectivos.

2. A Estratexia incluírá os mecanismos necesarios para a súa gobernabilidade e para o seu financiamento. Así mesmo, en dita Estratexia definiranse os criterios e indicadores a ter en conta para realizar o seu seguimento e analizar a súa evolución, de modo que poida avaliarse a súa efectividade e adaptarse ás necesidades da sociedade. A súa revisión e actualización levaranse a cabo cada 5 anos.

3. Correspóndelle ao Consello de Ministros a aprobación da Estratexia Estatal de impulso do uso da bicicleta, a proposta do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

4. As Administracións públicas poderán colaborar na promoción de vías ciclistas que cumpran os criterios apropiados de seguridade, continuidade e calidade e que axuden a vertebrar o territorio, someténdooas ás auditorías de calidade e seguridade establecidas no ordenamento vixente. Mediante as ferramentas de gobernabilidade establecidas na Estratexia Estatal coordinaranse as medidas necesarias para tal fin.

5. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible porá á disposición de todas as Administracións públicas criterios técnicos para a planificación, o deseño, a construción e o mantemento de infraestruturas e equipamentos ciclistas con estándares e criterios de calidade. Así mesmo, impulsará o uso de ditos criterios co obxecto de conseguir unha circulación ciclista segura.

Disposición adicional sétima. *Información para o abastecemento e a recarga eléctrica de vehículos.*

1. En desenvolvemento da Directiva 2010/40/UE, do Parlamento Europeo e do Consello de 7 de xullo de 2010 pola que se establece o marco para a implantación dos sistemas de transporte intelixentes no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte, no relativo ás accións prioritarias a) e b) do seu artigo 3, o Goberno central porá a libre disposición a información sobre a localización das grandes estacións e infraestruturas de acceso público vinculadas coa recarga eléctrica, así como as características do servizo que prestan. Así mesmo, estableceranse indicacións físicas nas vías de comunicación de titularidade estatal que indiquen a localización dos puntos de recarga nas estacións que estean operativas, así como as distancias ata as mesmas e ata as seguintes máis próximas. Os datos sobre a localización e funcionamento das estacións de recarga eléctrica publicaranse tamén en formato dixital, a efectos de que os usuarios de vehículos eléctricos poidan dispoñer de información en tempo real sobre aqueles puntos de recarga que se encontren operativos no conxunto do territorio nacional.

2. Segundo o disposto no artigo 15 da Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética, o Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico regulará o contido e a forma de remisión da información sobre os puntos de acceso público para recarga eléctrica por parte dos provedores de ditos servizos, ao obxecto da súa integración en:

a) O Punto de acceso nacional de información de tráfico en tempo real, contemplado no Regulamento Delegado (UE) 2015/962, relativo a subministración de servizos de información de tráfico en tempo real, creado pola Resolución de 22 de febreiro de 2021, da Dirección Xeral de Tráfico, e xestionado pola Xefatura Central de Tráfico.

b) O Punto de acceso nacional de transporte multimodal, contemplado no artigo 90 desta lei e no Regulamento Delegado (UE) 2017/1926, da Comisión, de 31 de maio de 2017, relativo aos servizos de información sobre desprazamentos multimodais, e xestionado polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Disposición adicional oitava. *Avaliación ex post dos principais corredores postos en servizo e actuacións desenvolvidas mediante sistema concesional.*

1. No prazo de cinco anos desde a entrada en vigor da presente lei, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible realizará unha avaliación de rendibilidade socioeconómica e ambiental das liñas ferroviarias e principais infraestruturas viarias de competencia estatal postas en servizo desde o ano 2015. Ditas avaliacións realizaranse mediante metodoloxías comunmente empregadas e recoñecidas para este tipo de estudos.

2. Así mesmo, e no mesmo prazo, realizarase unha avaliación das principais actuacións en materia de estradas de competencia estatal que fosen construídas e financiadas mediante sistemas concesionais antes da entrada en vigor da lei, analizando a eficiencia da súa construción e explotación desde o punto de vista social, económico e ambiental.

Disposición adicional novena. *Transporte ferroviario de mercadorías.*

No ámbito do transporte de mercadorías, co fin de mellorar a eficiencia enerxética e a competitividade do transporte, adoptaranse as medidas contempladas nas estratexias para o impulso do transporte ferroviario de mercadorías. Ditas medidas consistirán en:

a) Impulsar a implantación de autoestradas ferroviarias en corredores estratéxicos do territorio español. Para iso, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible elaborará un plan ou programa de autoestradas ferroviarias naqueles corredores onde sexa viable e exista interese empresarial para o seu desenvolvemento, baseándose para establecer a viabilidade destas infraestruturas, mentres non sexa actualizado, no Estudo para o Desenvolvemento de Autoestradas Ferroviarias, elaborado en 2015 polo Ministerio de Fomento.

b) Establecer e implementar un sistema de bonificacións nos canons ferroviarios para o tráfico de mercadorías co obxecto de impulsar o cambio modal da estrada ao ferrocarril. Estas bonificacións serán aplicables durante un período mínimo de 5 anos, e terán en especial consideración aqueles servizos de mercadorías que circulan por liñas tipo A, como a que dá acceso á sección internacional de Alta Velocidade (liña Figueres-Perpignan) e a futura liña Vitoria/Gasteiz (Jundiz)-Irun/Bilbao (Y vasco), con obxecto de que as bonificacións tendan a igualalos cos establecidos no resto de liñas.

c) Fomentar a competitividade do transporte ferroviario de mercadorías e mellorar a súa eficiencia enerxética e a súa modernización e innovación. Neste sentido, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible implementará un novo programa de apoio ao sector do transporte ferroviario de mercadorías.

No prazo de 1 ano desde a entrada en vigor esta Lei, o Goberno aprobará os obxectivos estimados de redución de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI) ata 2030 de acordo co incremento estimado do uso do transporte ferroviario de mercadorías previsto en «Mercancías 30».

Disposición adicional décima. *Estratexia Estatal contra a Pobreza de Transporte.*

O Goberno elaborará, no prazo máximo de dous anos desde a entrada en vigor desta lei, unha Estratexia Estatal contra a Pobreza de Transporte dirixida a aliviar e previr a pobreza de transporte, e así facilitarlle a toda a sociedade o acceso aos servizos públicos e actividades esenciais.

Disposición adicional undécima. *Atribución de funcións ao persoal ferroviario durante situacións de emerxencia.*

De maneira excepcional, durante as situacións que requiran a activación dos plans de autoprotección ou nas que existan riscos para a integridade física das persoas que se encontren a bordo do tren, o persoal de condución e demais membros da tripulación ou o persoal do administrador da infraestrutura que realice funcións análogas nas situacións mencionadas terán autoridade decisiva no desempeño das funcións específicas que lles sexan asignadas nos plans de emerxencia e nos sistemas de xestión da seguridade da empresa ferroviaria ou do administrador da infraestrutura, conforme aos procedementos ou protocolos establecidos para tales situacións.

Disposición adicional duodécima. *Competencias dos territorios históricos.*

1. As referencias desta lei ás comunidades autónomas entenderanse feitas aos Territorios Históricos do País Vasco, nas materias que sexan da súa competencia.

2. En todo caso, en materia de transportes por estrada, os Territorios Históricos do País Vasco manterán as facultades e competencias que lles corresponden nos termos dos convenios vixentes, subscritos co Estado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 96

Disposición adicional décimo tercera. *Obriga de ofrecerlles información comprensible ás persoas usuarias.*

Toda contratación pública relativa á prestación de servizos de mobilidade de uso cidadán requirirá a inclusión dunha avaliación específica da información a ofrecer ás persoas usuarias, de forma comprensible, sobre os traxectos, billetaxe, horarios, percorridos e posibilidades de intermodalidade.

Disposición adicional décimo cuarta. *Ampliación do ámbito de aplicación da disposición adicional centésima oitava da Lei 31/2022, de 23 de decembro, de Orzamentos Xerais do Estado para o ano 2023.*

En relación co recollido na disposición adicional centésima oitava da Lei 31/2022, de 23 de decembro, de Orzamentos Xerais do Estado para o ano 2023, a partir da entrada en vigor da presente lei, a experiencia piloto estenderase de forma xeral para a conexión de todos os viaxeiros entre Soria e a estación de alta velocidade de Calatayud sen limitación de residencia.

Deste modo, de acordo co establecido no apartado anterior e como experiencia piloto, no prazo máximo de sesenta días desde a entrada en vigor da presente lei, estableceranse por Resolución da persoa titular da Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible as condicións a aplicar para a implantación deste réxime para a conexión de viaxeiros entre Soria e a estación de alta velocidade de Calatayud.

Disposición adicional décimo quinta. *Promoción do transporte ferroviario de persoas.*

No ámbito do transporte de persoas, adoptaranse as medidas necesarias para o impulso do transporte ferroviario, cando con iso se lles dea solución ás necesidades de mobilidade da cidadanía dunha forma eficiente en termos medioambientais, sociais e económicos, e se contribúa á mellora da sostibilidade do sistema de mobilidade.

Ademais, adoptaranse medidas orientadas á mellora da fiabilidade e puntualidade dos servizos ferroviarios.

Así mesmo, levarase a cabo un estudo que recolla a viabilidade e posibilidade de implantación de servizos ferroviarios de conexión cos países europeos do contorno. Neste estudo prestaráselles especial atención aos servizos con horarios nocturnos con obxecto de impulsar aqueles que sexan viables en termos medioambientais, sociais e económicos.

Ademais, en dito estudo incluírase tamén a análise da posibilidade de implantación de servizos ferroviarios nocturnos de longo percorrido para a conexión entre cidades do territorio español.

Disposición adicional décimo sexta. *Medidas para o impulso da redución de voos domésticos.*

1. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible impulsará a redución dos voos domésticos naquelas rutas nas que exista unha alternativa ferroviaria cunha duración menor de dúas horas e media, salvo en casos de conexión con aeroportos que enlacen con rutas internacionais.

2. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible estudará desde un punto de vista técnico, se a racionalización do uso dos voos curtos mencionados no apartado 1, sempre dentro do marco normativo europeo, podería ser unha medida que, dunha forma efectiva, permita reducir as emisións do modo aéreo, analizando, así mesmo, outros posibles impactos da medida. No marco deste estudo, farase unha proposta de regulación dos voos mencionados no apartado 1, tendo en conta os posibles efectos en varios ámbitos, como a conectividade rexional, os impactos a nivel económico e social como é o caso do impacto nas subvencións ao transporte aéreo de residentes non peninsulares ou a propia capacidade de sector para descarbonizarse.

3. No prazo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible presentará o estudo ao que fai referencia o apartado 2.

4. Este estudo será sometido a un proceso de audiencia pública tras o cal, unha vez analizadas as achegas realizadas, se utilizará como base para posibles modificacións normativas en caso de ser necesarias.

Disposición adicional décimo sétima. *Declaración de interese das obras de infraestrutura rurais, consistentes na realización de camiños naturais.*

Declaración de interese xeral das obras do seguinte camiño natural:

— Conexión do Camiño Natural Vía Verde Montes de Hierro con Castro Urdiales a través do Túnel de Los Herreros (País Vasco e Cantabria).

Disposición adicional décimo oitava. *Sinalización de estacións de recarga ultrarrápida na Rede de Estradas do Estado.*

O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible promoverá, no ámbito das súas competencias e de acordo cos obxectivos da regulamentación europea en materia de combustibles alternativos, a sinalización progresiva das estacións de recarga eléctrica ultrarrápida, en autoestradas, autovías e estradas convencionais da Rede de Estradas do Estado.

A tal efecto, no prazo máximo dun ano, impulsará a actualización das normas e instrucións técnicas necesarias para incluír nos sinais de presinalización e de servizos o pictograma correspondente a estacións de recarga eléctrica, conforme ao previsto no Catálogo oficial de sinais de circulación, co obxectivo de fomentar o uso da mobilidade eléctrica mediante unha mellor información aos condutores.

Disposición adicional décimo novena. *Estudo de novos servizos ferroviarios para a mobilidade cotiá en Galicia.*

No prazo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible realizará un estudo de novos servizos ferroviarios para a mobilidade cotiá en Galicia que permitirá dispoñer dunha primeira avaliación da necesidade de implantación e a súa viabilidade. Este estudo incluírá, canto menos, a estimación da demanda, un estudo preliminar da súa explotación, a análise da posible reordenación dos servizos de media distancia existentes e a súa complementación con servizos autonómicos de autobús, e a elaboración dunha análise socioeconómica. Unha vez finalizado dito estudo implementarase á maior brevidade posible, cando estea dispoñible o material rodante necesario para prestar ditos servizos.

Disposición adicional vixésimo. *Estudo para asegurar o estacionamento seguro dos transportes de mercadorías perigosas por estrada.*

As Administracións públicas competentes estudarán a localización de zonas de estacionamento seguro para o transporte por estrada de mercadorías perigosas co obxecto de favorecer o cumprimento dos tempos de conducción e velocidades máximas permitidas para este tipo de transportes, asegurando en todo momento a seguridade dos condutores e das mercadorías, así como a seguridade viaria do resto de usuarios da estrada.

Disposición adicional vixésimo primeira. *Incentivos para a renovación do parque de automoción español.*

Co fin de reducir as emisións de contaminantes atmosféricos e gases de efecto invernadoiro, mellorar a eficiencia enerxética, contribuír á seguridade viaria e dinamizar a industria de produción nacional, no prazo máximo de tres meses desde a aprobación da

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 98

presente lei, o Goberno desenvolverá regulamentariamente un plan de renovación para incentivar a adquisición de vehículos novos de cero ou baixas emisións e a retirada voluntaria de vehículos antigos do parque móbil español.

A tal fin, a normativa de desenvolvemento contemplará como criterios de actuación, entre outros, os seguintes:

— A creación dun Plan Nacional de Renovación do Parque Automobilístico Español complementario aos plans de incentivación de compra de vehículos eléctricos, que contribúa á renovación de vehículos de combustión antigos por vehículos de cero ou baixas emisións.

— Fixarase como obxectivo a retirada e substitución de vehículos cunha maior antigüidade e de calquera tipoloxía (camións, autobuses, furgonetas, automóviles e motos), polo risco que supoñen para a seguridade viaria e polo seu efecto contaminador.

— Ademais dos vehículos novos, tamén poderá beneficiarse do apoio económico a adquisición de vehículos de ocasión ou usados cuxa motorización sexa de Euro 6d.

Disposición adicional vixésimo segunda. *Mobilidade nos territorios ultraperiféricos, insulares e Ceuta e Melilla.*

De acordo ao recollido no artigo 12 apartado b) respecto ás funcións do Consello Superior de Mobilidade Sostible, o Consello priorizará a presentación dun informe sobre a mobilidade en Canarias, Illes Balears, Ceuta e Melilla, que analice o cumprimento do dereito á mobilidade sostible recollido no artigo 4 nestes territorios, coa equidade territorial como obxectivo, tendo en conta as características e esixencias especiais derivadas da súa condición extrapeninsular, insular ou de rexión ultraperiférica, sen prexuízo das competencias que puidesen pertencer a outras Administracións.

Dito informe deberá considerarse no seguimento e a modificación das medidas de financiamento estatal adoptadas para a mellora do transporte e a mobilidade neses territorios. Estas medidas de financiamento serán específicas para cada territorio. A tal fin, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible colaborará cos Gobernos de Canarias, Illes Balears, Ceuta e Melilla para a posta en marcha das iniciativas previstas na presente lei.

Disposición adicional vixésimo terceira. *Obxectivos vinculantes de incremento das enerxías renovables e redución da intensidade de gases de efecto invernadoiro no sector do transporte.*

Nun prazo non superior a tres meses desde a entrada en vigor desta lei, o Goberno propondrá as disposicións necesarias para incorporar obxectivos vinculantes de incremento das enerxías renovables e redución da intensidade de gases de efecto invernadoiro no sector do transporte, de acordo coa Directiva (UE) 2023/2413 do Parlamento Europeo e do Consello, de 18 de outubro de 2023, pola que se modifican a Directiva (UE) 2018/2001, o Regulamento (UE) 2018/1999 e a Directiva 98/70/CE no que respecta á promoción da enerxía procedente de fontes renovables e se derroga a Directiva (UE) 2015/652 do Consello, así como o resto de normativa necesaria para favorecer a integración dos combustibles renovables.

Disposición adicional vixésimo cuarta. *Do desenvolvemento de infraestruturas ferroviarias en Canarias.*

1. De conformidade cos artigos 3, 162 e 168 do Estatuto de Autonomía de Canarias, en atención ás condicións de afastamento e insularidade que lle confiren a Canarias a condición de rexión ultraperiférica da Unión Europea, a Administración Xeral do Estado participará no desenvolvemento de infraestruturas ferroviarias en Canarias que cumpran os criterios e procedementos dos artigos 49 a 52 desta lei e se axusten á metodoloxía homoxénea esixida polas políticas da Comisión Europea para os investimentos ambientalmente sostibles.

2. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible elevará ao Consello de Ministros a proposta de recoñecemento do interese especial do desenvolvemento das infraestruturas co fin de favorecer a obtención de financiamento europeo, cumprindo co indicado no apartado anterior.

3. A Declaración de dito interese polo Consello de Ministros implicará, así mesmo, que o Estado colaborará no seu financiamento mediante a subscripción, dentro do ordenamento vixente, dun convenio específico para cada unha das actuacións. Estes convenios terán carácter plurianual, cunha duración adecuada ao prazo de execución das actuacións, e conterán a previsión das achegas a realizar por cada unha das Administracións asinantes, así como os mecanismos de axuste destas que sexan precisas. A colaboración financeira do Estado dependerá da existencia dunha partida orzamentaria debidamente incorporada aos orzamentos xerais do Estado.

4. Corresponderalle á Comunidade Autónoma de Canarias, de acordo co sistema de distribución competencial que resulta do seu estatuto de autonomía, a totalidade das competencias en relación con ditas infraestruturas e co transporte ferroviario.

5. A efectos da aplicación das directivas europeas 2016/797/UE e 2016/798/UE, terase en consideración o carácter de sistema ferroviario local non pertencente á Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

Disposición adicional vixésimo quinta. *Réxime transitorio de achegas ao fomento do transporte ferroviario de mercadorías por perturbacións con impacto significativo no transporte ferroviario de mercadorías por investimentos na Rede Ferroviaria de Interese Xeral.*

1. Co fin de mitigar os efectos económicos das restricións de capacidade con impacto significativo que sexan consecuencia das obras de investimento na Rede Ferroviaria de Interese Xeral xeradas ata o 31 de decembro de 2028, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias poderá outorgar as achegas que se prevén nesta disposición.

Entenderase que unha restrición de capacidade ten impacto significativo nos tráficos ferroviarios de mercadorías cando a súa duración supere os sete días naturais consecutivos e teña como consecuencia algún dos supostos seguintes:

- a) A supresión do servizo previsto.
- b) O desvío do servizo por un itinerario alternativo, que implique unha distancia adicional a percorrer superior aos valores reflectidos na seguinte táboa:

Lonxitude orixinal do percorrido d0 [km]	Distancia adicional a percorrer
$d0 \leq 250$ km	25 [km]
$d0 > 250$ km	$0,10 \cdot d0$ [km]

c) Unha redución de carga neta transportada maior ou igual ao 10 % da carga neta a transportar orixinalmente.

Estas achegas instrumentaranse como entrega pecuniaria sen contraprestación pola actividade obxecto da axuda.

2. Poderán beneficiarse das achegas previstas nesta disposición as empresas ferroviarias con capacidade de infraestrutura adxudicada afectadas por restricións temporais de capacidade con impacto significativo debidas á execución de obras de investimento na Rede Ferroviaria de Interese Xeral, sempre que se refiran a servizos de transporte ferroviario de mercadorías nos que concorran os tres requisitos seguintes:

a) Que os servizos ferroviarios inicialmente planificados se vexan condicionados por impactos significativos ocasionados por algunha restrición temporal de capacidade debida ao investimento no ámbito da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

b) Que os servizos inicialmente planificados se realicen efectivamente a pesar de sufrir a restrición temporal de capacidade encadrándose nalgún dos seguintes supostos:

1.º Supresión do servizo: deberanse realizar os tráficos que se viron suprimidos pola restrición temporal de capacidade, unha vez finalizada esta, polo mesmo itinerario.

Neste suposto, a empresa ferroviaria deberase encontrar nalgunha das seguintes circunstancias:

i. Contar con capacidade adxudicada cando se producise a restrición temporal de capacidade.

ii. No caso de non dispor de capacidade adxudicada, debe acreditarse que se realizaron servizos ferroviarios con regularidade polo itinerario afectado pola restrición temporal de capacidade durante os tres meses anteriores ao inicio da restrición temporal de capacidade e os tres meses posteriores á finalización da mesma. En caso de que a restrición temporal de capacidade afecte a varios horarios de servizo consecutivos, entenderase satisfeito dito requisito coa acreditación dos servizos ferroviarios durante os tres meses anteriores á restrición temporal de capacidade, no horario de servizo no que esta se iniciou, e coa acreditación dos servizos ferroviarios durante os tres meses posteriores á restrición temporal de capacidade, no horario de servizo no que esta finalizou.

2.º Desvío: deberase realizar o tráfico ferroviario por un percorrido que implique unha distancia adicional cuxa magnitude se considere impacto significativo, de conformidade co previsto nesta disposición.

3.º Redución de carga neta transportada: deberase realizar o tráfico ferroviario afectado por unha redución da carga neta transportada cuxa magnitude sexa considerada impacto significativo, de conformidade co previsto nesta disposición.

c) Que se trate de restricións de capacidade con impacto significativo existentes e que poidan acreditarse á entrada en vigor desta lei e en todas aquelas que puidesen xerarse ata o 31 de decembro de 2026.

3. A achega total a solicitar para un servizo de transporte ferroviario afectado por unha restrición temporal de capacidade (RTC) establecerase como o valor mínimo entre os custos adicionais de transporte e o límite da axuda total a percibir, segundo a metodoloxía que, en desenvolvemento do disposto nesta disposición, se aprobe polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

4. Na forma e prazos que determine o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, as empresas ferroviarias que se consideren afectadas por restricións temporais de capacidade con impacto significativo debidas á execución de obras de investimento na Rede Ferroviaria de Interese Xeral deberán acreditar o cumprimento dos requisitos previstos nesta disposición e solicitar a achega.

5. Mediante Resolución do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias aprobarase ou denegarase a achega solicitada.

A resolución porá fin á vía administrativa, e en caso de ser afirmativa, recollerá a aprobación dos gastos e autorización dos compromisos, a ordenación do procedemento, os recoñecementos de obrigas e propostas de pagamento que procedan, así como a expedición dos documentos contables derivados de ditas operacións.

O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias será igualmente competente para instar e resolver os reintegros que procedan.

6. Na forma que determine o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, os beneficiarios das achegas previstas nesta disposición deben comprometerse a manter, durante vinte e catro meses a contar desde a finalización dos traballos extraordinarios, un volume de tráfico non inferior á media do transporte alcanzado durante os tres anos anteriores, ou no seu defecto, desde a data de inicio da operación do tráfico nas condicións

e volumes de tráfico que fosen consideradas para a prestación da axuda, cunha marxe do 25 %.

7. As achegas serán financiadas con cargo aos orzamentos do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) e terán a consideración de maior valor dos investimentos que motivasen a restrición significativa de capacidade a todos os efectos.

En consecuencia, todos os custos que se lle ocasionen ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias como consecuencia da tramitación das achegas serán liquidados xunto cos investimentos de acordo co previsto no Convenio entre a Administración Xeral do Estado e o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF), para a sostibilidade económica das infraestruturas ferroviarias que integran a súa rede.

8. As achegas previstas nesta disposición son incompatibles coa percepción doutras axudas ou subvencións pola mesma restrición temporal de capacidade durante o exercicio da convocatoria correspondente, procedentes de calquera Administración ou ente público, nacional, da Unión Europea ou de organismos internacionais.

Así mesmo, estas achegas son incompatibles coa obtención de calquera indemnización derivada dunha reclamación motivada polo incremento dos custos do transporte ferroviario ocasionados por unha determinada restrición temporal de capacidade, sen prexuízo das indemnizacións que puidesen proceder a consecuencia doutros posibles danos de natureza distinta aos motivados pola referida restrición temporal de capacidade.

9. Estas achegas réxense polo disposto neste precepto, e supletoriamente, polo previsto na Lei 38/2003, de 17 de novembro, Xeral de Subvencións e no seu Regulamento de desenvolvemento, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de xullo, así como na Lei 39/2015, de 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas e na Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público.

10. A concesión das achegas reguladas na presente disposición estará supeditada á súa aprobación pola Comisión Europea no relativo ao cumprimento do réxime de axudas de Estado, no seu caso.

Disposición adicional vixésimo sexta. *Electrificación do transporte ferroviario.*

O Goberno adoptará as disposicións necesarias para que, no marco da planificación do desenvolvemento da rede de transporte de enerxía eléctrica con horizonte 2030, así como nas súas diferentes actualizacións e modificacións de aspectos puntuais, se impulse o desenvolvemento do transporte ferroviario electrificado.

Disposición adicional vixésimo sétima. *Subvencións para o impulso dos plans de mobilidade sostible ao traballo.*

Co obxecto de incentivar a implantación de plans de mobilidade sostible ao traballo, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible aprobará convocatorias de subvencións para o financiamento de plans de mobilidade sostible ao traballo a empresas que dispoñan de centros de traballo con máis de 100 persoas traballadoras ou 50 por quenda, con criterios de concorrencia competitiva.

Mediante Orde do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible aprobaranse as bases reguladoras das subvencións reguladas nesta disposición, que terán en conta os principios e obxectivos desta lei. As axudas tramitaranse polo procedemento ordinario establecido na Lei 38/2003, de 17 de novembro, Xeral de Subvencións.

Disposición adicional vixésimo oitava. *Mapa estatal de capacidade da rede eléctrica.*

1. No prazo de seis meses desde a entrada en vigor da presente lei, as entidades encargadas da actividade de distribución eléctrica deberán poñer á disposición do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico a información relativa ás características e capacidades da rede eléctrica nas localizacións habilitadas para instalar puntos de recarga eléctrica nos termos que se establezan mediante Orde ministerial posterior.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 102

2. A Orde determinará a información a remitir, o órgano administrativo encargado da recepción, a frecuencia de actualización da información remitida e o réxime de incumprimento, así como o formato no que deberá remitirse esta información, garantindo polo menos que esta é accesible e se encontra dispoñible en formato dixital.

3. No prazo de seis meses desde a entrada en vigor da presente lei, o Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico publicará un mapa nacional de capacidade da rede eléctrica que incluírá, canto menos, a localización do tendido das liñas e os seus datos técnicos, a localización dos centros de transformación e os seus datos técnicos, así como as zonas con maior potencia e capacidade dispoñible para instalar puntos de recarga eléctrica.

Disposición adicional vixésimo novena. *Servizos de auxilio en vías públicas: acceso ás zonas de baixas emisións.*

Permítese o acceso ao interior das zonas de baixas emisións dos vehículos de auxilio en vías públicas que desenvolvan unha operación de auxilio e así llo comunicasen á autoridade competente en materia de regulación, ordenación e xestión do tráfico; todo iso, con independencia do etiquetado ambiental co que contén ditos vehículos de auxilio en vías públicas que, en calquera caso, haberán de estar inscritos no Rexistro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV).

Disposición adicional trixésima. *Plan de choque ferroviario, plan de atención urxente aos pasaxeiros e protocolo de análise de incidencias na rede ferroviaria.*

1. O Goberno aprobará un plan de choque extraordinario, en dúas fases, dotado cos recursos necesarios para paliar a curto e medio prazo as innumerables incidencias nos servizos de media e longa distancia, así como Proximidades/Rodalies, onde se inclúa un cronograma, as medidas provincializadas e o seu custo, para executar e incluír no seguinte exercicio orzamentario.

1.^a fase. No prazo máximo de dous meses desde a entrada en vigor da presente lei, deberanse identificar en cada provincia todas as limitacións temporais existentes na vía debido a incidencias nas infraestruturas, e detallar as actuacións necesarias para resolver as mesmas.

2.^a fase. No prazo máximo de catro meses desde a entrada en vigor da presente lei, identificaranse o resto das medidas necesarias, tras un proceso de diálogo co sector e os grupos parlamentarios.

2. O Goberno aprobará no prazo máximo de dous meses desde a entrada en vigor da presente lei un plan de atención urxente aos pasaxeiros en caso de incidencias extraordinarias que se produzan tanto nas estacións coma nos traxectos dos trens, incluíndo os tempos de reacción desde o momento da incidencia.

Dito plan, que será responsabilidade do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) na súa execución, articulará, protocolizará e identificará a responsabilidade da súa execución de, canto menos, a atención inmediata das persoas vulnerables, atención sanitaria, desprazamentos alternativos, rescates, aloxamento e manutención, así como a coordinación das Forzas e Corpos de Seguridade do Estado, servizos sanitarios e de emerxencias, entidades públicas e as diferentes operadoras da rede ferroviaria, incluíndo simulacros para mellorar a coordinación e a práctica.

3. O Goberno aprobará no prazo máximo de dous meses desde a entrada en vigor da presente lei, un protocolo de análise de incidencias na rede ferroviaria, que non sexan obxecto de investigación pola Autoridade Independente para a Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes.

Este protocolo definirá a análise de todas as incidencias en infraestruturas, que provoquen máis de 20 minutos de atraso nun traxecto ferroviario, onde se recollerá a información recompilada da operadora, maquinista, responsable de circulación, e técnicos, identificando as causas e elaborándose unha proposta de medidas correctivas por técnicos

competentes na materia. As causas e medidas correctivas deberán ser publicadas nun prazo inferior a un mes desde a incidencia na web do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) e enviado o enlace SMS aos pasaxeiros afectados pola incidencia vía o operador afectado.

4. O Ministro de Transportes e Mobilidade Sostible, no prazo máximo dun mes tras a aprobación de cada plan e fase, comparecerá na Comisión de Transportes e Mobilidade Sostible do Congreso dos Deputados para a exposición e debate cos grupos parlamentarios sobre os referidos plans.

Disposición adicional trixésimo primeira. *Criterios de puntualidade de Renfe.*

O Goberno de España recuperará con efectos desde o 1 de xaneiro de 2026, os compromisos de puntualidade e devolucións de Renfe anteriores ás modificacións producidas en xullo de 2024, garantindo novamente as indemnizacións por 15 e 30 minutos de atraso, do 50 % e o 100 % do importe, respectivamente, nos servizos de alta velocidade e longa distancia.

Disposición adicional trixésimo segunda. *Contribución financeira do Estado para a mobilidade sostible no ámbito do Transporte Marítimo.*

A Administración Xeral do Estado participará, nos termos que se establezan nas disposicións de desenvolvemento, no financiamento dun Plan Nacional para a Descarbonización do Transporte Marítimo, que disporá dunha dotación económica con cargo aos ingresos procedentes da inclusión deste sector no Réxime de Comercio de Dereitos de Emisión da Unión Europea, en liña co establecido no artigo 10 apartado 3.f da Directiva 2003/87/CE pola que se establece un réxime para o comercio de dereitos de emisión de gases de efecto invernadoiro na Unión.

En particular, deberánse publicar convocatorias específicas para apoiar actuacións dirixidas á mellora da eficiencia enerxética dos buques e das infraestruturas portuarias, así como ao desenvolvemento de tecnoloxías innovadoras, infraestruturas asociadas e combustibles alternativos sostibles.

Disposición adicional trixésimo terceira. *Plan de Conxerencia para o Acceso Básico á Mobilidade.*

En aplicación dos principios de igualdade e solidariedade recoñecidos na Constitución, e co fin de garantir o exercicio efectivo do dereito á mobilidade indispensable para lograr o posterior acceso universal á mobilidade sostible, o Goberno porá en marcha un Plan de Conxerencia para o Acceso Básico á Mobilidade, que formará parte do Plan Estatal de Infraestruturas.

O plan de Conxerencia terá como finalidade identificar e, a continuación, planificar a corrección do desequilibrio territorial existente en materia de acceso a infraestruturas de transporte no conxunto do país.

Dito plan terá carácter anual e establecerá os diferentes medios que se identifiquen para a corrección dos desequilibrios mencionados, como poden ser investimentos ou bonificacións en transportes.

As previsións contidas no Plan de Infraestruturas e neste Plan de Conxerencia, como parte do mesmo, deberán incorporarse cada ano aos orzamentos xerais do Estado.

Disposición adicional trixésimo cuarta. *Establecemento dun desconto do 100 % no prezo dos abonos de transporte e billetes multivía do transporte público colectivo terrestre das illas Canarias e Baleares para o ano 2026.*

1. En recoñecemento do feito insular, de acordo co establecido no artigo 8 da Lei 19/1994, de 6 de xullo, de modificación do Réxime Económico e Fiscal de Canarias, a Comunidade Autónoma de Canarias será beneficiaria dunha axuda para o establecemento

dun desconto do 100 % no prezo dos abonos e billetes multivíaaxe do transporte público colectivo terrestre das illas Canarias.

2. En recoñecemento do feito insular, a Comunidade Autónoma de Illes Balears será beneficiaria dunha axuda para o establecemento dun desconto do 100 % no prezo dos abonos e billetes multivíaaxe do transporte público colectivo terrestre das illas Baleares.

3. Para a concesión de cada axuda, antes do 31 de xaneiro de 2026, a comunidade autónoma beneficiaria deberá presentar na sede electrónica do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible un certificado firmado polo conselleiro con competencias en transporte, que acredite que desde o 1 de xaneiro de 2026 e ata a data de sinatura do certificado se implantou un desconto do 100 % no prezo dos abonos de transporte e billetes multivíaaxe do transporte público colectivo terrestre das illas; e que existe o compromiso de manter a medida ata o 31 de decembro de 2026. A presentación deste documento deberá ir acompañada da documentación requirida ás comunidades autónomas para a concesión das axudas reguladas no capítulo I do título II do Real Decreto-lei 1/2025, de 28 de xaneiro, que sexa de aplicación ás beneficiarias das axudas reguladas neste artigo.

4. A concesión destas axudas outorgarase mediante resolución do titular da Secretaría Xeral de Mobilidade Sostible. A resolución porá fin á vía administrativa. A competencia para aprobar os gastos e autorizar os compromisos, recoñecementos de obrigas e propostas de pagamento que procedan, así como expedir e autorizar os documentos contables derivados de ditas operacións, corresponderalle á persoa titular da Secretaría Xeral de Mobilidade Sostible. A ordenación e instrución do procedemento realizarase pola Dirección Xeral de Estratexias de Mobilidade. En caso de que durante a instrución do procedemento resultase necesario requirir corrección ou información adicional aos interesados, os prazos establecidos nos artigos 43.2, 68.1, 73.2 e 77.2 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, reduciranse á metade.

5. Coa concesión desta axuda, a comunidade autónoma beneficiaria procederá a compensar proporcionalmente as Administracións xestoras ou empresas xestoras dos servizos de transporte terrestre colectivo correspondentes.

6. Os beneficiarios terán dereito ao pagamento dun anticipo por un importe equivalente ao 65 % da contía da axuda, a abonar durante o exercicio de 2026.

Para o seu financiamento tramitaranse, no seu caso, as correspondentes modificacións orzamentarias con cargo ao orzamento do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, en vigor en 2026.

Durante o ano 2027 procederase á liquidación da axuda e o abono ou reintegro do saldo correspondente de acordo cos termos da resolución que ao efecto aprobe a Secretaría Xeral de Mobilidade Sostible. En ningún caso o importe a abonar poderá superar o importe máximo concedido.

Disposición adicional trixésimo quinta. Plan Estatal para o despregamento de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequenos e medianos municipios.

O Goberno elaborará un Plan Estatal para o despregamento de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes e zonas de baixa densidade de poboación co fin de impulsar a electrificación do transporte por estrada.

A elaboración, implantación, seguimento e actualización corresponderalle ao ministerio ou ministerios e autoridades competentes. O Plan Estatal para o despregamento de puntos de recarga de vehículos eléctricos terá como finalidade:

a) Garantir o despregamento de canto menos un punto de recarga en todos os municipios que teñan entre 2.000 e 30.000 habitantes, podendo variar estes números dependendo da comunidade autónoma, se ben, sempre sendo 2.000 habitantes ou menos o límite inferior e 30.000 habitantes ou máis o límite superior. O límite inferior será sempre reducido co fin do cumprimento do punto (b).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 105

b) Garantir o despregamento de canto menos un punto de recarga no 20 % dos municipios máis poboados de menos de 30.000 habitantes de cada comunidade autónoma, sempre e cando estes teñan máis de 500 habitantes. Sendo sempre este número superior co fin de garantir o punto (c).

c) Garantir o despregamento de canto menos un punto de recarga nun municipio nun radio de 25 km.

O punto de recarga de vehículos eléctricos instalado terá que cumprir os seguintes requisitos:

a) Dispoñer dunha potencia de carga de polo menos 50 quilovatios de corrente continua.

b) Estar situado dentro do centro urbano.

Disposición adicional trixésimo sexta. *Financiamento do transporte público.*

No prazo de seis meses da entrada en vigor desta lei, o Goberno debe elaborar unha estratexia de financiamento do transporte público, a presentar ante a Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de ter en consideración as propostas das comunidades autónomas e acordar un esquema estable e a longo prazo que poida implicar a todos os axentes concernidos pola materia.

Disposición adicional trixésimo sétima. *Promoción do transporte á demanda nas zonas rurais.*

1. O Goberno, no marco das súas competencias e en coordinación coas comunidades autónomas e entidades locais, impulsará o desenvolvemento e consolidación de servizos de transporte público á demanda en zonas rurais, co obxectivo de garantir a mobilidade básica da poboación residente en municipios de baixa densidade e dispersión territorial.

2. O Goberno elaborará, no prazo máximo de seis meses desde a entrada en vigor da presente lei, un informe diagnóstico sobre a situación xurídica e operativa dos servizos de transporte á demanda no conxunto do Estado, identificando os obstáculos normativos, administrativos e financeiros que limiten a súa implantación e funcionamento.

3. A partir das conclusións de dito informe, o Goberno promoverá as reformas normativas necesarias e establecerá un programa estatal de subvencións destinado ás entidades locais e comunidades autónomas, co fin de:

a) Facilitar o investimento inicial necesario para a creación ou ampliación de servizos de transporte á demanda.

b) Garantir a viabilidade económica dos servizos, compensando os déficits estruturais que non poidan ser cubertos mediante as tarifas abonadas polos usuarios.

4. O Goberno priorizará os territorios con maiores índices de despoboamento, asegurando que o acceso ao transporte público non constitúa un factor de exclusión ou discriminación respecto á poboación residente en contornos urbanos con servizos de transporte subvencionados.

Disposición adicional trixésimo oitava. *Alimentación de consumos a través de redes de transporte con funcións de distribución.*

No prazo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, o Goberno aprobará un real decreto que desenvolva un mecanismo para a alimentación de demandas firmes cando se dean as seguintes circunstancias:

1. Existan potenciais consumidores con proxectos firmes que non poden ser alimentados na mesma subestación exclusivamente por ser esta non ampliable ou existan potenciais consumidores con proxectos firmes que pola súa natureza deban ser

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 106

subministrados en alta tensión e poidan ser alimentados desde unha mesma infraestrutura que á súa vez permita alimentar varios consumidores.

2. Existan unha ou varias posicións de transporte a través das cales un consumidor se encontre xa conectado ou con permisos de acceso e conexión outorgados e o consumidor estea disposto a aceptar un cambio topolóxico que permita alimentar outros consumidores.

3. Exista un distribuidor que, acolléndose ao mecanismo previsto no artigo 34.2 da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico, desenvolva unha rede que permita a alimentación dos consumidores anteriormente sinalados.

Disposición transitoria primeira. *Negociación das medidas para promover a elaboración de plans de mobilidade sostible ao traballo.*

A obriga prevista no parágrafo terceiro do artigo 85.1 do texto refundido da lei do Estatuto dos Traballadores, engadido pola disposición final terceira, será de aplicación na negociación dos convenios colectivos cuxa comisión negociadora se constitúa a partir da data de entrada en vigor da presente lei.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación ao novo mapa concesional de competencia estatal.*

1. No prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, mediante acordo do Consello de Ministros, deberá estar aprobado o novo mapa concesional, que incluírá a relación de todos os servizos de transporte público regular de persoas de uso xeral por estrada de ámbito estatal, de acordo cos criterios establecidos no artigo 48. O establecemento de ditos servizos tramitarase con carácter previo de conformidade co disposto nos artigos 70 e seguintes da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres e 61 e seguintes do seu Regulamento de desenvolvemento, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de setembro.

2. Se como consecuencia da aplicación dos criterios establecidos no artigo 48 existisen tráfico integramente comprendidos no territorio dunha comunidade autónoma que se deixasen de prestar no contorno de servizos de transporte público regular de persoas de uso xeral por estrada de ámbito estatal, solicitaráselle informe á comunidade autónoma competente acerca de se acepta a segregación de ditos tráfico como servizo independente de competencia autonómica, e no seu caso, dos posibles nodos de intercambio da súa rede concesional co mapa concesional estatal con obxecto de optimizar o servizo ao viaxeiro.

En caso de que a comunidade autónoma acepte a segregación, o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, previa solicitude da comunidade autónoma competente, poderá destinar créditos ao financiamento dos servizos indicados no parágrafo anterior de acordo ao recollido no artigo 48 desta lei. A formalización dos compromisos financeiros establecerase mediante convenio coas comunidades autónomas afectadas. O convenio incorporará o cálculo do financiamento, de acordo aos seguintes criterios obxectivos:

a) Establecemento dun custo medio por viaxeiro-km, tomando como referencia un contrato de servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral de ámbito estatal equivalente.

b) Establecemento dun custo medio por vehículo-km, tomando como referencia un contrato de servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral de ámbito estatal equivalente.

c) Media ponderada de ambas as estimacións aplicando un factor de ponderación que teña en conta a densidade e distribución de poboación nas comunidades autónomas afectadas.

A xestión dos fondos por parte das comunidades autónomas quedará sometida ás seguintes condicións:

a) Os importes percibidos de acordo ao establecido nesta disposición deberán destinarse exclusivamente a financiar servizos de transporte público de viaxeiros que anteriormente estaban cubertos por servizos de transporte público regular de persoas de uso xeral por estrada de ámbito estatal.

b) Os novos servizos poderán comprender calquera dos regulados no artigo 41 desta lei.

A xestión, xustificación e o resto das actuacións relacionadas cos gastos derivados da execución dos compromisos orixinados para ambas as Administracións nos citados convenios axustaranse ao establecido na lexislación orzamentaria.

3. No prazo de dous anos a contar desde a aprobación do novo mapa concesional, deberán estar licitados os contratos de concesión de servizos de todas as concesións estatais incluídas naquel, incluíndo no seu caso os tráfico que non fosen aceptados pola comunidade autónoma segundo o recollido no apartado 2.

En todo caso, a Administración está obrigada a iniciar os procedementos de licitación dos contratos de concesión de servizos do novo mapa concesional no prazo máximo de 6 meses desde a data da súa aprobación. Este prazo poderá prorrogarse unha sola vez por un período de 6 meses máis, se concorren circunstancias excepcionais.

Os novos contratos de concesión de servizos poderán incluír tráfico que se encontren afectados por contratos en vigor no momento da licitación, en cuxo caso o prego de cláusulas administrativas particulares incluírá as prescricións necesarias para a incorporación de tales tráfico ao novo servizo adxudicado desde a data de finalización do contrato preexistente.

4. Nas concesións de servizos de transporte regular de persoas de uso xeral outorgadas ou prorrogadas tras da entrada en vigor da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación de Transporte Terrestre, nas que se superou o prazo de duración do contrato sen que a Administración adxudicase un novo contrato de concesión de servizos, aplicaranse as seguintes regras:

a) O concesionario poderá continuar explotando o servizo por un período máximo de 18 meses a contar desde a aprobación do mapa concesional ou desde a data de publicación do anuncio de licitación, se este fose anterior á aprobación do mapa concesional.

b) Transcorrido o prazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que non se adxudicase o novo contrato, extinguiase a concesión prorrogada, sen prexuízo da posibilidade da Administración de adxudicar provisionalmente o servizo, de conformidade cos sistemas de adxudicación directa previstos na Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres, e na normativa europea, durante o período imprescindible para a licitación e adxudicación do novo contrato e, en ningún caso, por tempo superior a nove meses.

c) Os expedientes correspondentes aos novos contratos de concesión de servizos poderán ser obxecto de tramitación urxente, sempre que se cumpran os requisitos esixidos no artigo 119 da Lei 9/2017, de 8 de novembro, de Contratos do Sector Público.

Disposición transitoria terceira. *Instrumentos de mellora da calidade do gasto no financiamento das obrigas de servizo público ferroviarias.*

1. Durante o tempo que estea vixente o Contrato entre a Administración Xeral do Estado e a Sociedade Mercantil Estatal Renfe Viaxeiros, SME, SA, para a Prestación dos Servizos Públicos de Transporte de Viaxeiros por Ferrocarril de «Proximidades», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidade Media Distancia (Avant)» e «Ancho Métrico», Competencia da Administración Xeral do Estado, Suxeitos a obrigas de servizo público no período 2018-2027 as comunidades autónomas, co acordo dos municipios afectados, antes do 30 de xuño de cada ano, poderán solicitarlle ao Ministerio de Transportes e

Mobilidade Sostible a modificación que implique unha rebaixa de custos, a redución ou supresión dun servizo ferroviario declarado obriga de servizo público así como a implementación de alternativas de xestión ferroviaria máis eficientes que impliquen un mellor servizo e, no seu caso, propoñer a implantación duns servizos de mobilidade alternativos que supoñan unha mellora na adaptación ás necesidades das persoas usuarias, continuidade, regularidade, capacidade ou prezos.

Unha vez vencido ese contrato entre a Administración Xeral do Estado e a Sociedade Mercantil Estatal Renfe Viaxeiros, SME, SA, para as futuras licitacións debe valorarse o nivel de servizos e o seu financiamento público de maneira multimodal, considerándose a oferta de servizos por outros modos competitivos cuxas rutas se solapan.

2. A proposta de modificación, redución ou supresión dun servizo ferroviario deberá ir acompañada dun análise socioeconómico e ambiental en que, como mínimo, se determinen os impactos socioeconómicos e ambientais que resultarían da modificación, redución ou supresión do servizo ferroviario con relación aos que xeren os servizos de mobilidade alternativos que se propoñan.

3. Se o servizo sobre o que se solicita a modificación, redución ou supresión afecta a varias comunidades autónomas, todas deberán manifestar a súa conformidade.

4. Se o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible considera xustificada a proposta, poderá participar no financiamento dos novos servizos propostos co límite do custo de compensación dos servizos que se suprimirían, descontado o importe dos ingresos do administrador de infraestruturas ferroviarias.

En tal caso, previo trámite de audiencia á Sociedade Mercantil Estatal Renfe Viaxeiros, SME, SA, poderase levar a cabo unha modificación do Contrato referido no apartado 1 desta disposición transitoria polo procedemento previsto no propio contrato, na que se procurará o mantemento do equilibrio económico financeiro do contrato, tendo en conta os investimentos pendentes de amortizar e as alegacións formuladas por Renfe Viaxeiros, SME, SA.

De igual forma, daráselles trámite de audiencia aos administradores xerais de infraestruturas titulares das estacións afectadas pola redución ou supresión de servizos ao obxecto da valoración económica que esta medida suporía a efectos de canons ferroviarios e amortizacións pendentes sobre investimentos que se levasen a cabo para o mantemento dos servizos financiados.

A tal efecto, os orzamentos xerais do Estado do ano seguinte incluírán a partida correspondente e asinarase un convenio coa comunidade autónoma ou comunidades autónomas afectadas, para comprometer este financiamento por un prazo máximo de 5 anos, prorrogables ata o final do contrato firmado entre a AGE e Renfe.

5. O conxunto destas actuacións non deberá supoñer en ningún caso un aumento global do gasto público.

As persoas empregadas polas empresas operadoras de transporte ferroviario de viaxeiros declarado obriga de servizo público de competencia estatal que teñan encomendadas as funcións de control e inspección de billetes de transporte de viaxeiros, nos actos de servizo e nos actos motivados por estes, actuarán como persoal habilitado e con autoridade decisiva en relación co exercicio das súas funcións de vixilancia inmediata da observancia no control da posesión polos viaxeiros dun billete válido de transporte.

Ditas persoas deberán exercer as correspondentes funcións inspectoras e haberán de dar conta das infraccións detectadas aos órganos administrativos competentes.

Disposición transitoria cuarta. *Metodoloxías de avaliación.*

En tanto non fosen aprobadas as metodoloxías para as avaliacións ex ante e ex post previstas no artigo 50, utilizaranse metodoloxías comunmente empregadas e recoñecidas para este tipo de estudos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 109

Disposición transitoria quinta. *Avaliación de actuacións financiadas polo Mecanismo de recuperación e resiliencia.*

Non será de aplicación a realización da avaliación ex ante das infraestruturas de transporte estatais prevista no artigo 50, no caso de actuacións que vaian ser financiadas polos Fondos previstos polo Mecanismo para a Recuperación e Resiliencia, en cuxo caso se realizará a avaliación daqueles requisitos esixidos pola Comisión Europea para a recepción dos fondos e coas metodoloxías que esta estableza, no seu caso.

Disposición transitoria sexta. *Actuacións en curso e actuacións incluídas en convenios subscritos con anterioridade á entrada en vigor da lei.*

1. Non será preceptiva a análise preliminar de rendibilidade socioambiental establecido no artigo 51 no caso das actuacións nas que se producise a licitación do contrato de servizos para a redacción do estudo informativo ou do primeiro documento requirido na lexislación sectorial vixente para a súa realización. No caso de encargo a medio propio, quedan excluídas aquelas nas se iniciase a tramitación do citado encargo.

2. Non será preceptiva a realización da avaliación ex ante prevista nos artigos 51 e 52, cando o obxectivo sexa finalizar actuacións completas con obras xa iniciadas ou cuxa execución xa fose aprobada á data da entrada en vigor da presente lei, entendendo por actuación completa aquela con plena funcionalidade e susceptible de ser entregada ao uso público.

3. No caso de actuacións con proxecto en redacción ou aprobado á entrada en vigor desta lei, non será preceptiva a avaliación ex ante prevista nos artigos 51 e 52. Considerarase que un proxecto se encontra en redacción sempre que se producise a licitación do contrato de servizos a tal fin á data de entrada en vigor desta lei, ou ben se iniciase a tramitación do encargo a medio propio, no seu caso.

4. Tampouco será preceptiva dita avaliación no caso das actuacións incluídas en convenios subscritos con outras Administracións ou entidades con anterioridade á entrada en vigor da lei, sempre que ditos convenios manteñan a súa vixencia ou se cumpra algunha das condicións dos apartados anteriores. Esta avaliación tampouco será preceptiva cando estes convenios se modifiquen sen supoñer un aumento dos compromisos no financiamento correspondentes ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible ou as súas entidades dependentes, nin cando, aínda habendo un aumento, as obras estean xa iniciadas e o seu obxectivo sexa finalizar unha actuación completa.

5. Aquelas actuacións que supoñan un incremento relevante de capacidade ou unha modificación funcional operativa substancial contempladas nos plans directores dos aeroportos de interese xeral aprobados e non tramitados conforme ao Real Decreto 1267/2018, de 11 de outubro, polo que se modifica o Real Decreto 2591/1998, de 4 de decembro, sobre a Ordenación dos Aeroportos de Interese Xeral e a súa Zona de Servizo, en execución do disposto no artigo 166 da Lei 13/1996, de 30 de decembro, de Medidas Fiscais, Administrativas e do Orde Social, antes de ser incorporadas nos correspondentes documentos de regulación aeroportuaria, no caso dos aeroportos da Rede de Aena, ou de ser executadas no resto de casos, someteranse a análise preliminar de rendibilidade socioambiental e, cando proceda, a estudo de rendibilidade con carácter previo á aprobación da actuación correspondente.

Disposición transitoria sétima. *Posta en funcionamento do «Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible» (FECMO-FCPJ).*

O inicio de actuacións do FECMO-FCPJ producirase coa entrada en vigor da lei de orzamentos xerais do Estado na que se aprobe o primeiro orzamento de explotación e capital correspondente a dito fondo.

Disposición transitoria oitava. *Dixitalización do documento de control administrativo esixible para a realización de transporte público de mercadorías por estrada e folia de ruta esixible para a realización de transporte público de persoas por estrada.*

1. O documento de control administrativo esixible para a realización de transporte público de mercadorías por estrada, regulado na Orde FOM/2861/2012, de 13 de decembro, deberá ser necesariamente dixital aos dez meses desde a entrada en vigor desta lei.

2. A folia de ruta regulada Orde FOM/1230/2013, de 31 de maio, pola que se establecen normas de control en relación cos transportes públicos de persoas por estrada, será necesariamente dixital aos dez meses desde a entrada en vigor desta lei.

Disposición transitoria novena. *Instrumento de planificación estratéxica ata a elaboración do primeiro Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).*

En tanto non se elabore o Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade previsto no artigo 22 da presente lei, a «Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible e Conectada 2030» será o instrumento de planificación estratéxica que constitúa o marco de referencia plurianual da política xeral de infraestruturas de transporte e servizos de mobilidade e transporte de competencia estatal.

Disposición transitoria décima. *Servizos ferroviarios traspasados ás comunidades autónomas.*

A prestación dos servizos de transporte de viaxeiros por ferrocarril de proximidades e rexionais sobre a rede de ancho ibérico da rede ferroviaria de interese xeral, de competencia das comunidades autónomas no marco dos traspasos correspondentes, e iniciada con anterioridade á entrada en vigor desta lei axustarase, con carácter transitorio, ás seguintes regras:

a) As relacións de servizo público establecidas orixinariamente entre a Administración do Estado e Renfe Viaxeiros, SME, mediante contratos outorgados entre o 24 de decembro de 2017 e 2 de decembro de 2019 e actualmente en vigor, continuarán ata a expiración do seu prazo.

b) As relacións de servizo público diferentes das anteriores que traian causa de procedementos distintos do procedemento de licitación competitiva, que estivesen vixentes antes de 24 de decembro de 2017 e que manteñan a súa efectividade á entrada en vigor desta lei terán unha duración limitada cuxo prazo non superará en ningún caso o 24 de decembro de 2032, sen prexuízo de que a Administración titular do servizo e a entidade prestadora do mesmo acordasen proceder á súa extinción con anterioridade a dita data.

No prazo máximo de tres meses desde a entrada en vigor desta lei, as Administracións competentes e as entidades prestadoras dos servizos formalizarán por escrito as relacións de servizo público anteriormente descritas. O documento de formalización reflectirá, en todo caso, o réxime económico da relación, os servizos prestados e os medios materiais adscritos e o seu ámbito temporal.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto na presente lei e, en particular, as seguintes:

a) A disposición adicional sétima da Lei 34/2007, de 15 de novembro, de calidade do aire e protección da atmosfera.

b) Os artigos 97 ao 104, a disposición adicional cuarta e a disposición adicional décimo novena da Lei 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostible.

c) A disposición adicional sexta da Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética.

Disposición final primeira. *Modificación do Real Decreto Lexislativo 6/2015, de 30 de outubro, polo que se aproba o texto refundido da Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viaria.*

Un. A disposición adicional primeira do Real Decreto Lexislativo 6/2015, de 30 de outubro, queda redactada do seguinte modo:

«Disposición adicional primeira. *Referencias normativas.*

As referencias normativas efectuadas noutras disposicións ao texto articulado da Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viaria, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 339/1990, de 2 de marzo, entenderanse efectuadas aos preceptos correspondentes do texto refundido que se aproba.

En particular as referencias ao Consello Superior de Trafico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sostible entenderanse realizadas ao Consello Superior de Tráfico e Seguridade Viaria.»

Dous. Modifícase o texto refundido da Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viaria, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 6/2015, de 30 de outubro, nos seguintes termos:

1. Os capítulos II e III do título I do texto refundido da Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viaria, quedan redactados do seguinte modo:

«CAPÍTULO II

Consello Superior de Tráfico e Seguridade Viaria

Artigo 8. *Composición e funcións.*

1. O Consello Superior de Tráfico e Seguridade Viaria é o órgano de consulta e participación para o impulso e mellora do tráfico e a seguridade viaria e para promover a concertación das distintas Administracións públicas e entidades que desenvolven actividades neses ámbitos, sen prexuízo das competencias das comunidades autónomas que reciben o traspaso de funcións e servizos en materia de tráfico e circulación de vehículos a motor.

2. A presidencia do Consello correspóndelle ao Ministro do Interior e nel están representados a Administración Xeral do Estado, as comunidades autónomas e as cidades de Ceuta e Melilla, as Administracións locais, así como as fundacións, as asociacións de vítimas, o sector social da discapacidade, as asociacións de prevención de accidentes de tráfico e de fomento da seguridade viaria e os centros de investigación e organizacións profesionais, económicas e sociais máis representativas directamente relacionadas co tráfico e a seguridade viaria.

3. O Consello funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisións e en Grupos de Traballo.

4. Nas comunidades autónomas que non reciben o traspaso de funcións e servizos en materia de tráfico e circulación de vehículos a motor, e nas cidades de Ceuta e Melilla existe unha Comisión do Consello. Así mesmo, funciona unha Comisión do Consello para o estudo do tráfico e a seguridade viaria nas vías urbanas.

As comunidades autónomas que reciben o traspaso de funcións e servizos en materia de tráfico e circulación de vehículos a motor poden establecer os seus propios consellos autonómicos de tráfico e seguridade viaria.

5. O Consello Superior de Tráfico e Seguridade Viaria exerce as seguintes funcións:

a) Informar e, no seu caso, propoñer plans de actuación conxunta en materia de tráfico e seguridade viaria para dar cumprimento ás directrices do Goberno ou

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 112

para sometelos á súa aprobación. Ditas propostas, que non son vinculantes, deben considerar, en particular, a viabilidade técnica e financeira das medidas que inclúan.

b) Asesorar os órganos superiores e directivos do Ministerio do Interior nesta materia.

c) Informar os convenios ou tratados internacionais sobre tráfico ou seguridade viaria antes da prestación do consentimento do Estado para obrigarse por eles.

d) Informar ou propoñer, no seu caso, os proxectos de disposicións xerais que afecten ao tráfico e a seguridade viaria.

e) Informar sobre a publicidade dos vehículos a motor.

f) Impulsar, mediante as correspondentes propostas, a actuación dos distintos organismos, entidades e asociacións que desenvolvan actividades nesta materia.

g) Coñecer e informar sobre a evolución da sinistralidade viaria en España.

6. A composición, organización e funcionamento do Consello determinaranse regulamentariamente. A estes efectos, poderán crearse Consellos Territoriais de Seguridade Viaria. En todo caso, debe haber un equilibrio entre os colectivos representados e entre os distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico e Seguridade Viaria

Artigo 9. *Conferencia Sectorial de Tráfico e Seguridade Viaria.*

1. Créase a Conferencia Sectorial de Tráfico e Seguridade Viaria como órgano de cooperación entre a Administración Xeral do Estado e as Administracións das comunidades autónomas que asumisen competencias para a protección de persoas e bens e o mantemento da orde pública e que recibisen o traspaso de funcións e servizos en materia de tráfico e circulación de vehículos a motor. A conferencia sectorial desenvolverá unha actuación coordinada nesta materia, con atención aos principios de lealdade institucional e respecto recíproco no exercicio das competencias atribuídas a ditas Administracións.

2. A conferencia sectorial aprobará o seu regulamento interno, que regulará a súa organización e funcionamento.»

2. O título do capítulo I do título II queda redactado do seguinte modo:

«CAPÍTULO I

Normas de comportamento na circulación»

3. O artigo 12 queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 12. *Obras e actividades prohibidas.*

1. A realización de obras, instalacións, colocación de contedores, mobiliario urbano ou calquera outro elemento ou obxecto de forma permanente ou provisional nas vías obxecto desta lei necesita autorización previa do titular das mesmas e réxese polo disposto na normativa de estradas e nas normas municipais. As mesmas prescricións son aplicables á interrupción das obras, en razón das circunstancias ou características especiais do tráfico que pode levarse a efecto a petición do organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico.

Así mesmo, a realización de obras nas vías debe ser comunicada con anterioridade ao seu inicio ao organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico ou, no seu caso, á autoridade autonómica ou local responsable, que, sen prexuízo das facultades do órgano competente para a execución das obras, ditará as instrucións que resulten procedentes en relación á regulación, ordenación, xestión e vixilancia

do tráfico, tendo en conta o calendario de restricións á circulación e as que se deriven doutras autorizacións á mesma.

As infraccións ao disposto neste apartado, así como a realización de obras na estrada sen sinalización ou sen que esta se ataña á regulamentación técnica sobre o particular, sancionaranse na forma prevista na normativa de estradas, sen prexuízo da normativa municipal sancionadora.

2. Prohíbese guindar, depositar ou abandonar sobre a vía obxectos ou materias que poidan entorpecer a libre circulación, parada ou estacionamento, facelos perigosos ou deteriorar aquela ou as súas instalacións, ou producir na mesma ou nas súas inmediacións efectos que modifiquen as condicións apropiadas para circular, parar ou estacionar.

3. quen crease sobre a vía algún obstáculo ou perigo, debe facelo desaparecer o antes posible, adoptando entremetres as medidas necesarias para que poida ser advertido polos demais usuarios e para que non se dificulte a circulación.

4. Prohíbese guindar á vía ou nas súas inmediacións calquera obxecto que poida dar lugar á produción de incendios ou, en xeral, poñer en perigo a seguridade viaria.

5. Prohíbese a emisión de perturbacións electromagnéticas, ruídos, gases e outros contaminantes nas vías obxecto desta lei, nos termos que regulamentariamente se determine.

6. Prohíbese cargar os vehículos de forma distinta ao que regulamentariamente se determine.

7. Non poden circular polas vías obxecto desta lei os vehículos con niveis de emisión de ruído superiores aos regulamentariamente establecidos, emitindo gases ou fumes en valores superiores aos límites establecidos, nin cando fosen obxecto dunha reforma de importancia non autorizada. Todos os condutores de vehículos quedan obrigados a colaborar nas probas regulamentarias de detección que permitan comprobar as posibles deficiencias indicadas.

8. A celebración de actividades ou eventos organizados con fins recreativos, turísticos ou tradicionais, nos que non existe competición deportiva, pero que precisen para o seu desenvolvemento a ocupación total ou parcial da vía, interferindo na fluidez e seguridade ordinaria da circulación da mesma, deberán ser comunicadas polos seus promotores ou organizadores cunha antelación mínima de dez días hábiles con respecto á súa data de celebración ao organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico ou, no seu caso, autoridade autonómica ou local responsable en materia de seguridade viaria, para que este organismo poida estimar a procedencia da súa celebración no momento indicado, tendo en conta a afección provocada e calendario de restricións á circulación e, no seu caso, ditar as instrucións que resulten procedentes en relación á regulación, ordenación, xestión e vixilancia do tráfico. Os organizadores serán responsables de comunicarlle, por medios telemáticos, o inicio e fin do uso excepcional da vía á autoridade competente en materia de regulación, ordenación, xestión, vixilancia e disciplina do tráfico, para a súa publicación no punto de acceso nacional en materia de tráfico.

Así mesmo, cando se trate da celebración doutras actividades ou eventos cuxo desenvolvemento non implique ocupación das vías, pero si poidan xerar un número de desprazamentos anormalmente elevados, afectando á fluidez e seguridade ordinaria das mesmas, os seus promotores ou organizadores tamén terán a obriga de comunicarlle ao organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico ou, no seu caso, autoridade autonómica ou local responsable en materia de seguridade viaria con anterioridade ao seu inicio para que ditas autoridades poidan definir, se así resulta procedente, a regulación, ordenación, xestión e vixilancia do tráfico específica a executar.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 114

4. Incorpóranse ao final do apartado 1 do anexo VI os seguintes datos:

- «— Clase por emisións de CO₂ [aplícase a vehículos pesados].
- Fecha de reclasificación.
- CO₂ en g/tkm [aplícase a vehículos pesados].
- Masa máxima en carga tecnicamente admisible do vehículo [aplícase a vehículos pesados].»

5. O apartado catro incorpora ao ordenamento español o artigo 3 da Directiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeo e do Consello de 24 de febreiro de 2022 pola que se modifican as Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520, polo que respecta á aplicación de gravames aos vehículos pola utilización de determinadas infraestruturas.

6. Modifícase a letra b) do apartado 2 da Disposición final segunda, que queda redactada da seguinte maneira:

«2. Así mesmo, habilítase especificamente o Goberno:

a) Para modificar os conceptos básicos contidos no anexo I de acordo coa variación das súas definicións que se produza no ámbito de acordos e convenios internacionais con transcendencia en España.

b) Para modificar o anexo II e o anexo relativo ao cadro de límites de emisión para identificar un vehículo como grande emisor en función da tipoloxía do vehículo.»

Disposición final segunda. *Modificación do Real Decreto Lexislativo 2/2004, de 5 de marzo, polo que se aproba o Texto Refundido da Lei Reguladora das Facendas Locais.*

Introdúcense as seguintes modificacións no Texto Refundido da Lei Reguladora das Facendas Locais, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2004, de 5 de marzo:

Un. Engádesse unha letra v) ao apartado 3 do artigo 20, coa seguinte redacción:

«v) Nas zonas de baixas emisións, a circulación de vehículos que superen os límites ou categorías máximas que se establecesen para circular polas mesmas.»

Dous. Modifícase o apartado 1 do artigo 24, que queda redactada da seguinte maneira:

«1. O importe das taxas previstas pola utilización privativa ou o aproveitamento especial do dominio público local fixarase de acordo coas seguintes regras:

a) Con carácter xeral, tomando como referencia o valor que tería no mercado a utilidade derivada de dita utilización ou aproveitamento, se os bens afectados non fosen de dominio público. A tal fin, as ordenanzas fiscais poderán sinalar en cada caso, atendendo á natureza específica da utilización privativa ou do aproveitamento especial de que se trate, os criterios e parámetros que permitan definir o valor de mercado da utilidade derivada.

Nos supostos de aproveitamento especial do dominio público local mediante a circulación en zonas de baixas emisións de vehículos que superen os límites ou categorías máximas de libre circulación, poderase utilizar como valor de referencia de mercado o custo que tivese que abonar ese vehículo se estacionase nun aparcamento público en lugar de circular pola zona cualificada de baixas emisións.

b) Cando se utilicen procedementos de licitación pública, o importe da taxa virá determinado polo valor económico da proposición sobre a que recaía a concesión, autorización ou adxudicación.

c) Cando se trate de taxas por utilización privativa ou aproveitamentos especiais constituídos no solo, subsolo ou voo das vías públicas municipais, a favor de empresas explotadoras de servizos de subministracións que resulten de interese xeral ou afecten á xeneralidade ou a unha parte importante da veciñanza, o importe

daquelas consistirá, en todo caso e sen excepción algunha, no 1,5 por cento dos ingresos brutos procedentes da facturación que obteñan anualmente en cada termo municipal as referidas empresas.

A estes efectos, incluíranse entre as empresas explotadoras de ditos servizos as empresas distribuidoras e comercializadoras destes.

Non se incluírán neste réxime especial de cuantificación da taxa os servizos de telefonía móbil.

Este réxime especial de cuantificación aplicárase ás empresas a que se refire este parágrafo c), tanto se son titulares das correspondentes redes a través das cales se efectúan os subministracións coma se, non sendo titulares de ditas redes, o son de dereitos de uso, acceso ou interconexión a estas.

A efectos do disposto neste parágrafo, entenderase por ingresos brutos procedentes da facturación aqueles que, sendo imputables a cada entidade, fosen obtidos por esta como contraprestación polos servizos prestados en cada termo municipal.

Non se incluírán entre os ingresos brutos, a estes efectos, os impostos indirectos que graven os servizos prestados nin as partidas ou cantidades cobradas por conta de terceiros que non constitúan un ingreso propio da entidade á que se aplique este réxime especial de cuantificación da taxa. Así mesmo, non se incluírán entre os ingresos brutos procedentes da facturación as cantidades percibidas por aqueles servizos de subministración que vaian ser utilizados naquelas instalacións que se atopen inscritas na sección 1.^a ou 2.^a do Rexistro administrativo de instalacións de produción de enerxía eléctrica dependente da Dirección Xeral de Política Enerxética e Minas, como materia prima necesaria para a xeración de enerxía susceptible de tributación por este réxime especial.

As empresas que empreguen redes alleas para efectuar as subministracións deducirán dos seus ingresos brutos de facturación as cantidades satisfeitas a outras empresas en concepto de acceso ou interconexión ás súas redes. As empresas titulares de tales redes deberán computar as cantidades percibidas por tal concepto entre os seus ingresos brutos de facturación.

O importe derivado da aplicación deste réxime especial non poderá serlles repercutido ás persoas usuarias dos servizos de subministración a que se refire este parágrafo c).

As taxas reguladas neste parágrafo c) son compatibles con outras taxas que poidan establecerse pola prestación de servizos ou a realización de actividades de competencia local, das que as empresas a que se refire este parágrafo c) deban ser suxeitos pasivos conforme ao establecido no artigo 23.1 b) desta lei, quedando excluída, polo pagamento desta taxa, a exacción doutras taxas derivadas da utilización privativa ou o aproveitamento especial constituído no solo, subsolo ou voo das vías públicas municipais.»

Tres. Modifícase a disposición adicional quinta, co fin de adaptala ao réxime de financiamento das entidades locais previsto nesta lei:

«Os orzamentos xerais do Estado de cada ano incluírán crédito destinado á achega ao Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO-FCPJ) previsto no artigo 56 da Lei de Mobilidade Sostible.

As subvencións ás entidades locais que teñan ao seu cargo o servizo urbano colectivo de transporte imputaranse ao precitado Fondo nos termos recollidos na indicada Lei de Mobilidade Sostible.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 116

Disposición final terceira. *Modificación do texto refundido da Lei do Estatuto dos Traballadores, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2015, de 23 de outubro.*

O apartado 1 do artigo 85 do texto refundido da Lei do Estatuto dos Traballadores, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2015, de 23 de outubro, queda redactado como segue:

«1. Dentro do respecto ás leis, os convenios colectivos poderán regular materias de índole económica, laboral, sindical e, en xeral, cantas outras afecten ás condicións de emprego e ao ámbito de relacións dos traballadores e as súas organizacións representativas co empresario e as asociacións empresariais, incluídos procedementos para resolver as discrepancias xurdidas nos períodos de consulta previstos nos artigos 40, 41, 47 e 51; os laudos arbitrais que a estes efectos poidan ditarse terán a mesma eficacia e tramitación que os acordos no período de consultas, sendo susceptibles de impugnación nos mesmos termos que os laudos ditados para a solución das controversias derivadas da aplicación dos convenios.

Sen prexuízo da liberdade das partes para determinar o contido dos convenios colectivos, na negociación dos mesmos existirá, en todo caso, o deber de negociar medidas dirixidas a promover a igualdade de trato e de oportunidades entre mulleres e homes no ámbito laboral ou, no seu caso, plans de igualdade co alcance e contido previsto no capítulo III do título IV da Lei Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para a igualdade efectiva de mulleres e homes.

Igualmente, a través da negociación colectiva negociaranse protocolos de actuación que recollan medidas de prevención de riscos especificamente referidas á actuación fronte a catástrofes e outros fenómenos meteorolóxicos adversos.

Así mesmo, existirá o deber de negociar medidas para promover a elaboración de plans de mobilidade sostible ao traballo co alcance e contido previstos na Lei de Mobilidade Sostible, orientados a buscar solucións de mobilidade que contemplen o impulso do transporte colectivo, a mobilidade de baixas emisións, a mobilidade activa e a mobilidade compartida ou colaborativa, de cara a conseguir os obxectivos de calidade do aire e redución de emisións, así como a evitar a conxestión e previr os accidentes nos desprazamentos ao traballo.»

Disposición final cuarta. *Modificación da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres.*

A Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres queda modificada nos seguintes termos:

Un. O artigo 9 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 9.

1. A Conferencia Sectorial de Transportes promoverá e facilitará o exercicio coordinado das potestades públicas das Administracións do Estado e das comunidades autónomas en materia de transportes e mobilidade, e asegurará o mantemento dun sistema común de transportes en toda a Nación. De acordo co disposto no artigo 147 da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, estará constituída polo membro do Goberno que, en representación da Administración Xeral do Estado, resulte competente en materia de transportes, e polos correspondentes membros dos Consellos de Goberno, en representación das comunidades autónomas e das cidades de Ceuta e Melilla.

2. A Conferencia Sectorial de Transportes rexerase polo disposto nos artigos 147 e seguintes da Lei 40/2015.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 117

Calquera modificación da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres, deberá respectar as competencias en materia de transportes atribuídas ás comunidades autónomas polos seus estatutos de autonomía.»

Dous. As referencias á Conferencia Nacional de Transportes recollidas no artigo 10 entenderanse feitas á Conferencia Sectorial de Transportes.

Tres. O artigo 11 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 11.

1. Ao obxecto de levar a cabo a coordinación inmediata e ordinaria das competencias estatais e autonómicas, existirá a “Comisión de Directores Xerais de Transporte Terrestre”, integrada polos titulares das direccións xerais competentes en materia de transporte terrestre das comunidades autónomas e cidades de Ceuta e Melilla. A Comisión estará presidida polo Director Xeral de Transporte Terrestre da Administración do Estado, e reunirse canto menos catro veces ao ano.

Cando a natureza dos asuntos a tratar así o requira, poderán incorporarse á Comisión os titulares doutras direccións xerais das citadas Administracións.

2. A Comisión de Directores Xerais de Transporte terrestre actuará como órgano ordinario de coordinación técnica e administrativa en materia de transportes terrestres, entre as distintas Administracións públicas, e deliberará sobre cantos asuntos da competencia dos seus membros poidan afectar ao adecuado funcionamento do sistema de transportes.

Así mesmo, a referida comisión actuará como órgano de apoio e de discusión previa da Conferencia Sectorial de Transportes, a cal poderá delegarlle o coñecemento dos asuntos da súa competencia.

A Comisión de Directores Xerais poderá crear as subcomisións e grupos de traballo que resulten necesarios.»

Catro. O apartado 2 do artigo 42 queda redactado como segue:

«Artigo 42.

2. Non obstante, o disposto no punto anterior, non será necesaria a previa obtención de autorización para realizar as seguintes modalidades de transporte:

a) Transporte de viaxeiros ou mercadorías realizado en vehículos cuxa velocidade máxima autorizada non supere os 40 quilómetros por hora, agás que regulamentariamente se fixe un límite menor.

b) Transporte realizado en vehículos que leven unidos de forma permanente máquinas ou instrumentos tales como os destinados a grupos electrógenos, guindastres de elevación, equipos de sondaxe etc., constituíndo ditas máquinas ou instrumentos o uso exclusivo do vehículo. Esta exención incluírá o transporte a bordo de tales vehículos daquelas pezas, ferramentas ou outros adminículos que resulten necesarios para o correcto funcionamento da máquina ou equipo ou a adecuada prestación dos servizos a que se encontran destinados.

c) Ademais, poderá exonerarse regulamentariamente da obriga de contar con autorización a quen realicen exclusivamente outras formas de transporte que teñan unha escasa incidencia no mercado de transporte, en razón da natureza da mercadoría transportada, das curtas distancias percorridas ou da pequena capacidade de carga dos vehículos en que se realicen.»

Cinco. O artigo 62 queda redactado como segue:

«Artigo 62.

1. Os transportes por estrada clasifícanse, segundo a súa natureza, en públicos e privados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 118

2. Son transportes públicos aquellos que se leván a cabo por conta allea mediante retribución económica.

3. Son transportes privados aquellos que se leván a cabo por conta propia, ben sexa para satisfacer necesidades particulares, ben como complemento doutras actividades principais realizadas por empresas ou establecementos do mesmo suxeito, e directamente vinculados ao desenvolvemento de ditas actividades.

Os servizos de mobilidade colaborativa, entendidos como aqueles efectuados a título non oneroso agás por compartir gastos, nos que varios usuarios comparten un vehículo de turismo nunha mesma viaxe, considéranse transportes privados particulares. Nestes servizos, os usuarios poden poñerse en contacto a través dunha plataforma de intermediación, podendo as empresas que realizan esta actividade de intermediación facelo a título oneroso. Co fin de delimitar os supostos nos que a contraprestación recibida polo condutor ou condutora poida implicar a realización dun transporte público, poderá establecerse regulamentariamente un baremo de custos para estes servizos de mobilidade colaborativa.»

Seis. O artigo 64 queda redactado como segue:

«Artigo 64.

1. Os transportes públicos de viaxeiros por estrada poden ser regulares, discrecionais e á demanda:

Son transportes regulares os que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, e con suxeición a calendarios e horarios prefixados.

Son transportes discrecionais os que se leván a cabo sen suxeición a itinerario, calendario nin horario preestablecido.

Son transportes á demanda os que se prestan previa solicitude do usuario, podendo estar suxeitos ou non a un itinerario, calendario e horario prefixado e son desempeñados no marco dun contrato do sector público.

2. Os transportes públicos de mercadorías por estrada terán en todo caso a consideración de discrecionais, aínda cando se produza nos mesmos unha reiteración de itinerario, calendario ou horario.»

Sete. O artigo 70 queda redactado como segue:

«Artigo 70.

1. A prestación dos servizos regulares permanentes de transporte de viaxeiros de uso xeral deberá ser precedida do correspondente e fundado acordo do Consello de Ministros sobre o establecemento ou creación de ditos servizos, o cal debe ser acompañado da aprobación do correspondente proxecto de prestación dos mesmos.»

Oito. O artigo 71 queda redactado como segue:

«Artigo 71.

Os transportes públicos regulares de viaxeiros de uso xeral teñen o carácter de servizos públicos de titularidade da Administración, podendo ser utilizados, sen discriminación, por calquera persoa que o desexe nas condicións establecidas nesta lei e nas normas ditadas para a súa execución e desenvolvemento.

Como regra xeral, a prestación dos mencionados servizos públicos levarase a cabo pola empresa á que a Administración lle adxudique o correspondente contrato de concesión de servizos. Non obstante, a Administración poderá optar pola xestión directa dun servizo cando estime que resulta máis adecuado ao interese xeral en función da súa natureza e características.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 119

No non previsto nesta lei nin na regulamentación da Unión Europea relativa aos servizos públicos de transporte de viaxeiros por estrada ou nas normas regulamentarias ditadas para a execución e desenvolvemento de tales disposicións, a prestación dos referidos servizos de transportes rexerase polas regras establecidas na lexislación xeral sobre contratación do sector público que resulten de aplicación.

No caso de que o contrato adoptase a forma de contrato de servizos, adxudicárase conforme aos procedementos establecidos na Lei 9/2017, de 8 de novembro, de Contratos do Sector Público, e a súa normativa de desenvolvemento.»

Nove. O artigo 72 queda redactado como segue:

«Artigo 72.

1. Con obxecto de garantir a cohesión territorial, os contratos de concesión dos servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral adxudicáranse pola Administración con carácter exclusivo, non podendo outorgarse outros que cubran tráfico coincidentes, agás nos supostos que regulamentariamente se exceptúen por razóns fundadas de interese xeral ou cando no prego do contrato se fixen limitacións a esta regra xeral, detallándose os tráfico existentes ou previstos que non se prestarán en exclusiva e que deberán ser aprobados polo Consello de Ministros.

En consecuencia, con carácter xeral, os novos servizos que sexan creados non poderán incluír tráfico que xa se encontren atendidos por outros preexistentes.

Tampouco procederá o establecemento dun novo servizo cando a escasa entidade dos núcleos de poboación que habería de atender e a súa proximidade xeográfica cos que xa veñen sendo atendidos por outro servizo non permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. Aos efectos sinalados no punto anterior, os tráfico constitutivos de cada servizo virán determinados pola relación de localidades ou núcleos de poboación diferenciados entre os que se realiza o transporte, efectuando parada os vehículos para tomar e deixar os viaxeiros que se despracen entre os mesmos.

Unicamente teranse en conta, a efectos da apreciación de posibles coincidencias, as paradas dos servizos preexistentes entre as que estivesen autorizados tráfico no momento en que se inicie a tramitación do novo servizo.»

Dez. O artigo 133 queda redactado como segue:

«Artigo 133.

1. A actividade de arrendamento de vehículos sen condutor poderá ser realizada libremente por todas aquelas empresas que cumpran as obrigas que, por razóns de índole fiscal, social e laboral ou de seguridade cidadá ou viaria, lles veñan impostas pola lexislación reguladora de tales materias.

A actividade consistente na utilización concatenada e intensiva dun vehículo alugado sen condutor por un número indeterminado de persoas usuarias dentro dunha zona de servizo determinada, estando dispoñible para ser utilizado mediante o emprego de aplicacións móbiles, constitúe unha modalidade de arrendamento sen condutor.

2. Fóra dos supostos de colaboración previstos nesta lei, os titulares de autorizacións de transporte unicamente poderán desenvolver a súa actividade mediante vehículos cedidos ou arrendados por outros, cando ditos vehículos se encontren exclusivamente dedicados ao arrendamento sen condutor polo seu titular, que deberá ser unha empresa profesionalmente dedicada a esta actividade.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 120

Disposición final quinta. *Modificación da Lei 37/2015, de 29 de setembro, de estradas.*

A Lei 37/2015, de 29 de setembro, de estradas, queda modificada nos seguintes termos:

O apartado 1 do artigo 15 queda redactado nos seguintes termos:

«1. Con carácter previo á aprobación de calquera estudo ou proxecto sobre actuacións recollidas no anexo II da Lei de Mobilidade Sostible e sempre que o seu importe total estimado, sen incluír IVE, sexa superior aos indicados en dito anexo, deberase levar a cabo un estudo de rendibilidade no que quede suficientemente acreditada a procedencia da súa execución e a inexistencia de alternativas máis económicas e eficientes, e que servirá para a priorización da actuación en relación co resto de actuacións incluídas no mesmo programa.

Este estudo de rendibilidade entenderase equivalente ao estudo previsto no artigo 52 da Lei de Mobilidade Sostible, debendo incorporar os elementos previstos por esta.

En calquera caso, tamén será preceptiva a realización dunha análise preliminar de rendibilidade socioambiental da actuación nos casos previstos no artigo 51 da Lei de Mobilidade Sostible.»

Disposición final sexta. *Modificación da Lei 38/2015, de 29 de setembro, do sector ferroviario.*

A Lei 38/2015, de 29 de setembro, do sector ferroviario queda modificada nos seguintes termos:

Un. O apartado 1 do artigo 5 queda redactado nos seguintes termos:

«1. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible fará pública a estratexia indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación da Rede Ferroviaria de Interese Xeral destinada a satisfacer as necesidades futuras de mobilidade. Esta estratexia, que cubrirá un período temporal de, polo menos, cinco anos, será renovable, establecerá un marco xeral de prioridades e financeiro e estará baseada na eficiencia económica e social e no financiamento sostible do sistema ferroviario, terá en conta, no seu caso, as necesidades globais da Unión Europea. Establecerase tras a tramitación do procedemento no que, nos termos que se establezan regulamentariamente, se lles dará audiencia ás Administracións públicas autonómicas e locais afectadas e aos demais interesados.

A estratexia deberá realizarse desde unha perspectiva intermodal para garantir a optimización dos recursos invertidos e a súa asignación eficiente entre modos de transporte que proporcionen unha cobertura adecuada de transporte público en todo o territorio.

Así mesmo, a estratexia indicativa deberá ser coherente co Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM) previsto na Lei de Mobilidade Sostible e adecuarse ás condicións que nel se establezan.

Non obstante, dita intermodalidade debe ter en conta o déficit histórico no investimento en liñas de ferrocarril convencional e o seu uso compatible coas mercadorías, así como o papel esencial que o ferrocarril convencional xoga na vertebración da España baleirada.

Por razóns de interese xeral, e en tanto se alcancen os obxectivos de neutralidade climática que establece o “Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima 2021-2030” no horizonte 2050, garantirase o mantemento e a mellora das infraestruturas existentes que se encontren afectas ao servizo ferroviario, así como a modernización das liñas de tren convencional, mellorarase o investimento en proximidades ferroviarias e, no seu caso, a construción de novas infraestruturas de comunicación co fin de garantir a accesibilidade e conectividade territorial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 121

O Consello Asesor do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible informará esta estratexia indicativa.

Regulamentariamente delimitaranse os supostos en que, por razóns de interese xeral e social, poderán aprobarse investimentos non previstos na estratexia indicativa, así como a revisión da mesma. Nestes casos, será preceptivo o informe do Consello Asesor de Transportes e Mobilidade Sostible.»

Dous. O apartado 2 do artigo 5 queda redactado nos seguintes termos:

«2. Correspóndelle ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, oídos os administradores de infraestruturas e as comunidades autónomas afectadas, a planificación e o establecemento ou a modificación das liñas ferroviarias ou os tramos das mesmas, de estacións de transporte de viaxeiros e de terminais de transporte de mercadorías, integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, seguindo os principios establecidos na estratexia indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación das infraestruturas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.»

Tres. O apartado 3 do artigo 5 queda redactado nos seguintes termos:

«3. Para o establecemento dunha liña ou tramo, estación de transporte de viaxeiros ou terminal de transporte de mercadorías integrante da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, ou a súa modificación significativa desde o punto de vista do trazado ou das súas condicións funcionais ou de explotación, será precisa a aprobación, polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, dun estudo informativo, conforme ao previsto nesta lei e á normativa regulamentaria que a desenvolva.

O estudo informativo comprende a análise e a definición, tanto en aspectos xeográficos, que terán en conta entre outros aspectos a integración da infraestrutura no territorio especialmente no seu paso por núcleos urbanos, coma funcionais e de explotación, das opcións dunha actuación determinada e, no seu caso, da selección da alternativa máis recomendable como solución proposta, tendo en conta a funcionalidade presente e futura das infraestruturas entre os criterios a considerar para esta selección. No seu caso, o estudo informativo incluírá o estudo de impacto ambiental das opcións formuladas co contido previsto na lexislación ambiental e constituirá o documento básico a efectos da correspondente avaliación ambiental prevista na lexislación ambiental.

Previamente á redacción do Estudo Informativo prevista no apartado 4 deste artigo, realizarase un estudo de viabilidade que inclúa unha análise previa de alternativas, considerando tamén aquelas de tipo estratéxico e a alternativa de manter a situación existente, así como un estudo da demanda e unha análise custo-beneficio, todo iso como axuda á toma de decisións sobre a execución da actuación desde o punto de vista socioeconómico. Esta avaliación entenderase equivalente á análise preliminar de rendibilidade socioambiental previsto no artigo 51 da Lei de Mobilidade Sostible, debendo incorporar os elementos previstos por esta. O estudo de viabilidade será informado polo Consello Asesor de Transportes e Mobilidade Sostible. Regulamentariamente determinarase o contido de dito estudo.

Así mesmo, será preceptiva a inclusión no estudo informativo dun estudo de rendibilidade económico, social, ambiental e no seu caso financeira das alternativas que se presenten no mesmo conforme ao previsto no artigo 52 da Lei de Mobilidade Sostible.

Sen prexuízo do que poida establecer a lexislación ambiental, non será preceptiva a redacción dun estudo informativo cando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamento de trazado, de ensanches de plataforma ou de desdobramentos de vía sobre a mesma, electrificación, sinalización e, en xeral daquelas que non supoñan unha modificación substancial do trazado das liñas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 122

existentes. A tales efectos, entenderase por trazado dunha liña ou tramo de liña unha franxa de terreo cuxas dimensións se determinarán regulamentariamente. Tampouco será preceptiva a redacción dun estudo informativo para o establecemento de estacións de transporte de viaxeiros de proximidades e apeadoiros e terminais de transporte de mercadorías de reducido tamaño segundo se determine regulamentariamente.

A realización dunha avaliación ex ante nos termos previstos nos artigos 51 e 52 da Lei de Mobilidade Sostible será preceptiva tamén para aquelas actuacións que se encontren dentro das previsións do anexo II da citada lei e non requiran estudo informativo.»

Catro. O apartado 2 do artigo 6 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 6.

2. A aprobación do correspondente proxecto básico ou o de construción de liñas ferroviarias, tramos das mesmas, estacións de transporte de viaxeiros, terminais de transporte de mercadorías ou de modificación das preexistentes que requira a utilización de novos terreos, suporá a declaración de utilidade pública ou interese social, a necesidade de ocupación e a declaración de urxencia da mesma, a efectos da expropiación forzosa daqueles terreos nos que deba construírse a liña, o tramo, a estación de transporte de viaxeiros, a terminal de transporte de mercadorías ou que sexan necesarios para modificar as preexistentes, segundo o previsto na lexislación expropiatoria.

No caso de que deban ser afectados servizos, instalacións de servizos, accesos ou vías de comunicación, poderase optar pola expropiación ou pola reposición daqueles. Neste último suposto, a titularidade deses servizos ou vías repostos así como as responsabilidades e obrigas derivadas do seu funcionamento, mantemento e conservación, corresponderanlle ao titular orixinario dos mesmos. Por vía regulamentaria regularase a audiencia deste no correspondente procedemento, a súa intervención na recepción das obras realizadas para a reposición e o réxime de responsabilidade, a cal continuará en todo caso sendo do titular orixinario, agás acordo expreso en contrario.

Os titulares de bens ou instalacións para a prestación de servizos de interese xeral que impidan ou entorpezan significativamente a execución destas obras están obrigados á súa retirada ou modificación total e efectiva no prazo máximo de seis meses a partir da solicitude do administrador de infraestruturas ferroviarias. O custo da retirada ou modificación será abonado polo administrador de infraestruturas ferroviarias, agás cando os bens ou instalacións se encontrasen localizados nas zonas de limitación á propiedade, en virtude de autorización na que se establecese a obriga para o titular da mesma de retiralos ao seu cargo cando fose requirido para facelo por necesidades dos administradores de infraestruturas ferroviarias.

Alternativamente, durante o prazo de dous meses desde dita solicitude, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá convir cos titulares de bens ou instalacións afectadas que as actuacións necesarias as leve a cabo dito administrador de infraestruturas ferroviarias.

En todos os casos, se a inactividade ou tardanza na retirada ou modificación impedisen o inicio ou a continuidade das obras de infraestruturas ferroviarias que os afecten, o requirimento efectuado terá os efectos de resolución administrativa do administrador de infraestruturas notificada aos efectos de imposición de multas coercitivas, conforme ao disposto na lexislación estatal sobre réxime xurídico das Administracións públicas e do procedemento administrativo común. O importe de ditas multas será do dez por cento do orzamento de licitación das unidades de obra afectadas, podéndose impoñer con periodicidade mensual ata un máximo de dez.

Transcorrido o prazo de seis meses indicado no terceiro parágrafo deste apartado sen que se realizase a modificación necesaria, total e efectiva, por parte

do seu titular, nin existise acordo co administrador de infraestruturas ferroviarias para a súa execución por este ou para fixar o custo da mesma, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá proceder de forma subsidiaria á realización das modificacións de servizos, bens ou instalacións afectadas, con independencia das responsabilidades civís por prexuízos e sobrecustos da obra e da imposición, no seu caso, das multas coercitivas a que houbese lugar. En caso de procederse á execución subsidiaria, non caberá que simultaneamente se impoñan multas coercitivas.

En ambos os supostos, e sen prexuízo da formalización de entrega da documentación legal e técnica descritivas da actuación de modificación de servizos realizada, a titularidade e o servizo restituídos pasarán de forma plena ao titular do servizo existente que fose modificado, con efectos desde a data que se indique na notificación que a tal efecto realice o administrador de infraestruturas ferroviarias, e sen que esta actuación poida dar lugar a dereito ou indemnización algunha a favor do citado titular.»

Cinco. O apartado 4 do artigo 6 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 6.

4. Os administradores de infraestruturas ferroviarias poderán, mediante convenio de colaboración, encomendarlles a outras Administracións públicas territoriais, entidades de dereito público e sociedades vinculadas, participadas ou dependentes destas Administracións, as facultades correspondentes á contratación de obras ferroviarias na Rede Ferroviaria de Interese Xeral. A encomenda non comprenderá, en ningún caso, a aprobación do proxecto de construción, nin afectará ás funcións de supervisión e recepción da obra.

Así mesmo, no caso de execución de obras ferroviarias que formen parte de actuacións de integración ferroviaria en solo urbano ou urbanizable, os administradores de infraestruturas ferroviarias poderán subscribir con outras Administracións públicas, entidades de dereito público e sociedades vinculadas, participadas ou dependentes destas Administracións, convenios para a execución e financiamento destas actuacións co fin común de desenvolver ámbitos urbanos sostibles cunha mellor mobilidade e equipamentos ao servizo da cidadanía.»

Seis. Engádese un novo parágrafo ao artigo 7.3 coa seguinte redacción:

«3. [...].

A execución de obras ou actuacións de construción, reparación ou conservación de liñas ferroviarias, de tramos destas ou doutros elementos da infraestrutura que teñen a consideración de obras de interese xeral segundo este artigo, non poderán ser suspendidas cautelarmente por ningunha outra Administración pública no exercicio das competencias que lles poidan corresponder. As medidas cautelares só poderán ser adoptadas polos órganos xurisdicionais competentes.»

Sete. Engádese un novo parágrafo ao artigo 7.4 coa seguinte redacción:

«4. [...].

Ningunha Administración pública, fóra dos casos previstos na normativa ferroviaria, poderá acordar a suspensión das actividades vinculadas ao tráfico ferroviario. As medidas cautelares só poderán ser adoptadas polos órganos xurisdicionais competentes.»

Oito. Engádese un apartado 8 ao artigo 59 coa seguinte redacción:

«8. Cando se trate dun servizo suxeito a obriga de servizo público que xa viña prestándose, e nos casos nos que os traballadores, no exercicio do dereito que teñen atribuído, accedan a facelo, o novo adxudicatario subrogarase na relación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 124

laboral dos empregados do anterior contratista para cubrir a dotación mínima sinalada nos pregos de licitación, ou, no caso de adxudicación directa, na propia autorización.»

Nove. Engádesse unha disposición adicional vixésimo novena que queda redactada nos seguintes termos:

«1. Decláranse contrarios ao interese xeral os actos e acordos que infrinxan as normas comprendidas no capítulo II do título II desta lei, e poderán ser impugnados directamente polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias ante os órganos da orde xurisdiccional contencioso-administrativo, con petición expresa de suspensión. O Tribunal pronunciarase sobre dita suspensión no primeiro trámite seguinte á petición da mesma.

2. Sen prexuízo do disposto no apartado anterior e de acordo co procedemento previsto no art. 67 da Lei 7/1985, de 2 de abril, Reguladora das Bases do Réxime Local, o Delegado do Goberno, a instancia do Secretario de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible, poderá suspender os actos e acordos adoptados polas entidades locais que supoñan unha infracción manifesta do disposto no capítulo II do título II desta lei.»

Dez. Engádesse unha disposición transitoria undécima bis, que queda redactada nos seguintes termos:

«Disposición transitoria undécima bis. *Informe do Consello Asesor para os estudos informativos en tramitación.*

Os estudos informativos en tramitación a data de entrada en vigor desta disposición transitoria que non contén con estudo de viabilidade previo serán informados polo Consello Asesor.»

Disposición final sétima. *Modificación da Lei 9/2017, de 8 de novembro, de Contratos do Sector Público, pola que se traspoñen ao ordenamento xurídico español as Directivas do Parlamento Europeo e do Consello 2014/23/UE e 2014/24/UE, de 26 de febreiro de 2014.*

Introdúcese unha disposición adicional quincuaxésimo-sétima na Lei 9/2017, de 8 de novembro, de Contratos do Sector Público coa seguinte redacción:

«Disposición adicional quincuaxésimo-sétima. *Revisión de actos nos procedementos de adxudicación de contratos rexidos polo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, de 23 de outubro de 2007, sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada e polo que se derrogan os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Consello.*

A regulación contida nos capítulos IV e V do título I do Libro Primeiro desta lei e na súa normativa de desenvolvemento resulta directamente aplicable aos contratos de servizo público de transporte de viaxeiros regulados no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, de 23 de outubro de 2007, sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada.»

Disposición final oitava. *Título competencial.*

1. Esta lei dítase conxuntamente ao amparo das competencias exclusivas do Estado previstas no artigo 149.1. 1.ª da Constitución Española, de regulación das condicións básicas que garantan a igualdade de todos os españois no exercicio dos dereitos e no cumprimento dos deberes constitucionais; no artigo 149.1.13.ª da Constitución Española, en materia de bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica; no artigo 149.1.18.ª da

Constitución Española, relativa ás bases do réxime xurídico das Administracións públicas e o procedemento administrativo común; no artigo 149.1.23.^a da Constitución Española, de lexislación básica sobre protección do medio ambiente, sen prexuízo das facultades das comunidades autónomas de establecer normas adicionais de protección; e no artigo 149.1.25.^a da Constitución Española, de bases do réxime mineiro e enerxético.

2. Así mesmo, esta lei dítase tamén ao amparo das competencias exclusivas do Estado previstas nos artigos 149.1.7.^a da Constitución Española, de lexislación laboral, en relación coa disposición transitoria primeira e a disposición final terceira: 149.1.15.^a da Constitución Española, de fomento e coordinación xeral da investigación científica e técnica, en relación co título V (innovación e dixitalización do transporte e a mobilidade); 149.1.20.^a da Constitución Española, de portos e aeroportos de interese xeral, en relación coa disposición adicional cuarta; 149.1.21.^a da Constitución Española, de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, tráfico e circulación de vehículos a motor, en relación co título III (planificación e xestión de infraestruturas para o transporte e os servizos de transporte), o título VI (mellora da competitividade no transporte de mercadorías e a loxística), así como a disposición adicional oitava, e a disposición adicional novena.

3. Nos preceptos desta lei ditados ao amparo da competencia estatal de lexislación básica, a súa aplicación enténdese sen prexuízo das competencias lexislativas e executivas das comunidades autónomas no desenvolvemento de dita lexislación básica, de acordo cos seus estatutos de autonomía.

Disposición final novena. *Desenvolvemento regulamentario.*

Autorízase o Goberno para ditar as disposicións necesarias para a execución e desenvolvemento do disposto nesta lei.

Disposición final décima. *Comezo na utilización do procedemento de financiamento do transporte público colectivo urbano de viaxeiros.*

O procedemento de financiamento do transporte público colectivo urbano de viaxeiros previsto no artigo 55 e seguintes da lei empezárase a utilizar no exercicio orzamentario seguinte ao da publicación das bases reguladoras das subvencións con dito fin e liquidárase no exercicio orzamentario posterior.

As bases reguladoras correspondentes ás subvencións aos custos operativos da prestación do servizo publicáranse nun prazo máximo de doce meses desde a entrada en vigor da lei.

De conformidade co establecido polo artigo 7 da Lei Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidade Orzamentaria e Sostibilidade Financeira, o importe máximo das subvencións axustárase ás dispoñibilidades orzamentarias de cada ano.

Disposición final undécima. *Salvagarda do rango de disposicións regulamentarias.*

As disposicións regulamentarias contidas nesta lei poderán ser modificadas por normas do mesmo rango regulamentario.

Disposición final duodécima. *Modificación do Decreto 137/1960, de 4 de febreiro, polo que se valida a taxa por gastos e remuneracións en dirección e inspección das obras.*

O Decreto 137/1960, de 4 de febreiro, polo que se valida a taxa por gastos e remuneracións en dirección e inspección das obras, queda modificado nos seguintes termos:

Engádesse un artigo terceiro ter coa seguinte redacción:

«A presente taxa non será de aplicación á prestación de traballos facultativos de dirección e inspección das obras realizadas no ámbito das estradas do Estado.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 126

Disposición final décimo terceira. *Posta en marcha da Oficina Xestora do espazo controlado de probas.*

O regulamento ao que fai referencia o artigo 2.2 letra d) polo que se regule o funcionamento e competencias da Oficina Xestora do espazo controlado de probas deberá estar aprobado antes do 30 de xuño de 2026.

Disposición final décimo cuarta. *Modificación do Real Decreto 1052/2022, de 27 de decembro, polo que se regulan as zonas de baixas emisións.*

O Real Decreto 1052/2022, de 27 de decembro, polo que se regulan as zonas de baixas emisións queda modificado nos seguintes termos:

O apartado 2 do artigo 8 queda redactado nos seguintes termos:

«2. As entidades locais velarán por dispoñer de instrumentos que lles faciliten ás empresas operadoras de servizos de recarga, en condicións de concorrencia competitiva e transparencia, a tramitación e localización de puntos de recarga de vehículos eléctricos, de acceso público dentro e fóra das zonas de baixas emisións, de modo que se estableza unha rede mínima de recarga acompañada ao crecemento do parque de vehículos eléctricos. Para tal fin, as entidades locais incluírán, na normativa municipal que desenvolva a zona de baixas emisións, obxectivos anuais mínimos de implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos no interior e exterior da zona de baixas emisións».

Disposición final décimo quinta. *Modificación do Real Decreto 1211/1990, de 28 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei de Ordenación dos Transportes Terrestres.*

O Real Decreto 1211/1990, de 28 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei de Ordenación dos Transportes Terrestres, queda modificado nos seguintes termos:

Un. O apartado 2 do artigo 68, queda redactado nos seguintes termos:

«2. O prego conterá as seguintes cláusulas administrativas particulares:

- a) Os tráficoes que definen o servizo.
- b) O itinerario ou as infraestruturas polos que concretamente haxa de discorrer o servizo, cando resulte pertinente.
- c) A modalidade de contratación da xestión do servizo, atendendo ao disposto no artigo 66.
- d) O procedemento que se seguirá para a adxudicación do contrato, atendendo ao disposto no artigo 73.1 da LOTT e, cando esta haxa de levarse a cabo mediante procedemento aberto, o réxime de ponderación de baixas temerarias ou desproporcionadas, en concordancia coas prescricións do artigo 74.4 da referida lei.
- e) As condicións mínimas de solvencia técnica, profesional e económica que, no seu caso, deberá cumprir o contratista a fin de que resulte garantida a adecuada prestación do servizo de que se trate de forma continuada. Así mesmo, as regras de acumulación de solvencia técnica e profesional en caso de presentación de proposicións conxuntas, atendendo ao disposto no artigo 80.2. En canto ás regras para acumular a solvencia económica, seleccionaranse as que resulten máis apropiadas de entre as descritas no artigo 69 e acumularanse mediante suma aritmética.
- f) O dereito do contratista a facer propia, no seu caso, a totalidade ou unha parte dos ingresos derivados da explotación do servizo.
- g) Os criterios ou fórmulas de aplicación para a revisión das tarifas que deban abonar os usuarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 127

h) Outras compensacións ás que, no seu caso, teña dereito o contratista pola prestación do servizo, indicando os parámetros sobre cuxa base haberán de calcularse.

i) O canon ou participación que, no seu caso, haxa de satisfacerlle o contratista á Administración e os parámetros sobre cuxa base haberá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidade, sen que afecte significativamente á estrutura de custos do servizo.

j) As instalacións fixas que haxa de achegar o contratista para a prestación do servizo, unicamente cando así se previse expresamente no proxecto aprobado polo Consello de Ministros e resulte acreditado que persisten as circunstancias que, no seu momento, xustificaron dita previsión.

k) As máquinas ou ferramentas ou, no seu caso, os medios electrónicos, informáticos ou telemáticos de que deberá proveerse o contratista para facilitarlle á Administración o adecuado control dos datos de explotación do servizo e dos ingresos xerados pola súa prestación.

l) O compromiso do contratista de someterse á arbitraje das Xuntas Arbitrais do Transporte en relación con calquera controversia cos usuarios acerca da prestación do servizo.

m) O prazo de duración do contrato.

n) Calquera outros pactos ou condicións que estime pertinentes a Dirección Xeral de Transporte Terrestre para definir correctamente os dereitos e obrigas da Administración titular do servizo e do contratista.»

Dous. O apartado 2 do artigo 80, quedará redactado nos seguintes termos:

«2. Varias empresas poderán presentar unha proposición conxunta, sen necesidade de constituír unha unión temporal nin ningunha outra forma de colaboración empresarial, sempre que fagan constar expresamente o seu compromiso de constituír unha persoa xurídica que cumpra as esixencias sinaladas nos artigos 43.1 b) da LOTT e 36 deste Regulamento antes da adxudicación do contrato, en caso de que a súa oferta sexa a mellor valorada.

No suposto regulado neste apartado, as empresas que presenten a proposición conxunta deberán acreditar as condicións de solvencia técnica, profesional e económica esixidas no artigo 69 e no prego de cláusulas administrativas particulares e prescricións técnicas do contrato, acumulándose a efectos da determinación da solvencia as características acreditadas por cada unha delas.

Ningunha das empresas que formulen unha proposición conxunta poderá presentar outra proposición alternativa, xa sexa individualmente ou xunto con outras.»

Disposición final décimo sexta. *Modificación da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico.*

Engádesse un parágrafo no apartado 1 do artigo 53, que queda redactado como segue:

«As infraestruturas eléctricas para a alimentación das estacións de recarga que discorren desde o punto de conexión con rede de distribución ou transporte ata o propio punto de recarga que non requiran declaración de utilidade pública nin avaliación de impacto ambiental, estarán exentas das autorizacións previstas neste apartado. Antes da enerxización destas instalacións, o titular deberá presentar un proxecto de execución xunto cunha declaración responsable que acredite o cumprimento da normativa de calidade e seguridade industrial que lle sexa de aplicación e no que se xustifique que a actuación non se encontra dentro do ámbito de aplicación da Lei 21/2013, de 9 de decembro, de avaliación ambiental. Regulamentariamente o órgano competente en enerxía poderá establecer se resulta necesaria a presentación de documentación adicional para estar suxeito á presente exención.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 128

Modifícase a disposición adicional vixésimo primeira, coa seguinte redacción:

«Sen prexuízo do previsto nesta lei, as autoridades portuarias e os xestores de aeroportos e infraestruturas ferroviarias, na súa condición de consumidores, poderán prestar servizos de subministración eléctrica a embarcacións, aeronaves e ferrocarrís e servizos inherentes á prestación do servizo, respectivamente. Alternativamente, as autoridades portuarias, na súa condición de consumidores, poderán ceder ou transmitir, total ou parcialmente, o dereito para a prestación de servizos de subministración eléctrico a embarcacións, e servizos inherentes á prestación do servizo, a terceiros que fosen autorizados para a prestación de ditos servizos conforme ao previsto no Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante.

Así mesmo, as persoas xurídicas que teñan a condición de consumidores, e que fosen autorizadas por unha autoridade portuaria, conforme ao previsto no Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante, para prestar o servizo de subministración de enerxía eléctrica a buques, poderán facer entrega de enerxía eléctrica a buques a título oneroso, así como prestar o conxunto de servizos que poidan ser inherentes a dita entrega.»

Introdúcese un artigo 4 bis na Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico, coa seguinte redacción:

«Artigo 4 bis. *Mecanismo de planificación de posicións para alimentación de demanda.*

1. A partir do 15 de novembro de 2025, cada catro meses, o operador do sistema remitiralle á Secretaría de Estado de Enerxía un informe que conterá unha lista dos nós da rede de transporte onde sexa posible cambiar a finalidade das posicións xa existentes ou previstas, ou introducir posicións no plan de desenvolvemento da rede de transporte. Neste último caso, deberán concorrer simultaneamente no nó a incorporar novas posicións as seguintes circunstancias:

a) Se recibisen solicitudes de demanda susceptibles de ser conectadas á rede de transporte e non fose posible atendela exclusivamente pola inexistencia de posicións dispoñibles.

b) Exista viabilidade física para poder introducir posicións adicionais no plan de desenvolvemento da rede de transporte vixente no nó onde se formulase a petición.

c) Non supoñan incremento de custos de investimento para o sistema máis alá das posicións que, pola configuración da subestación, deban ser sufragados polo sistema.

d) Exista capacidade de acceso non outorgada para alimentar a demanda solicitada.

O informe deberá de recoller motivadamente se se dan as circunstancias para incluír no plan de desenvolvemento da rede de transporte vixente cada unha das posicións que recolla a listaxe.

Para aqueles nós incluídos na listaxe que estean reservados para un concurso de xeración, o operador do sistema deberá incluír neste informe se existe algunha posición de entre as planificadas para evacuación de xeración susceptible de ser utilizada para a conexión destas demandas.

2. O mecanismo de planificación de posicións para alimentación de demanda previsto no apartado anterior tamén se aplicará ás peticións dos distribuidores que sexan para atender crecementos non vexetativos da demanda. O distribuidor deberá xustificar os proxectos de consumo que motiven este incremento non vexetativo de demanda, achegando información detallada ao operador do sistema. Neste suposto, non se terá en conta na aplicación da condición c) do apartado 1 o custo da posición de apoio á empresa distribuidora, ao ser esta sufragada polo sistema.

3. Unha vez recibido o informe anteriormente sinalado, no prazo de dous meses, a persoa titular da Secretaría de Estado de Enerxía ditará resolución incorporando as posicións que se consideren necesarias no plan de desenvolvemento da rede de transporte, ou cambiando a finalidade das xa previstas ou existentes, para a alimentación daqueles proxectos que demostrasen madurez e firmeza, xa sexa de forma directa ou a través do distribuidor. Estas posicións terán consideración de instalacións planificadas e incluídas nos plans de investimento aos efectos do outorgamento dos permisos. En ningún caso o número de posicións incorporado nunha subestación por este mecanismo será superior ao dunha rúa de acordo coa configuración da subestación, adicionais ás existentes e ás xa incluídas no plan de desenvolvemento da rede de transporte aprobado en virtude do previsto no artigo 4 da presente lei.

4. Se existisen nós onde se activasen concursos de demanda exclusivamente pola inexistencia de posicións para conectar as peticións existentes, os concursos iniciados resolveranse arquivándose por perda de obxecto e o operador do sistema outorgará as peticións de acceso e conexión asociadas aos mesmos por prelación temporal.

5. Naqueles casos nos que non resulte posible aplicar o mecanismo de planificación de posicións regulado neste artigo por non ser ampliable a subestación, por non poder incorporarse o número de posicións necesarias para atender a demanda ou por ser necesarias actuacións adicionais para poder ser atendidas, o operador do sistema deberá analizar se é posible atender dita demanda mediante o mecanismo previsto no artigo 4.4 da presente lei.»

Disposición final décimo sétima. *Modificación do Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, polo que se regulan as condicións administrativas, técnicas e económicas do autoconsumo de enerxía eléctrica.*

Modifícase o apartado 5 do artigo 4 coa seguinte redacción:

«5. Os suxeitos acollidos a algunha das modalidades de autoconsumo reguladas poderán acollerse a calquera outra modalidade distinta, adecuando as súas instalacións e axustándose ao disposto nos réximes xurídicos, técnicos e económicos regulados no presente real decreto e no resto de normativa que lles resultase de aplicación.

Non obstante o anterior:

i. No caso de autoconsumo colectivo, dito cambio deberá ser levado a cabo simultaneamente por todos os consumidores participantes do mesmo, asociados á mesma instalación de xeración.

ii. En ningún caso un suxeito consumidor poderá estar asociado de forma simultánea a máis dunha das modalidades de autoconsumo reguladas no presente artigo coa única excepción dun autoconsumo individual sen excedentes combinado cun autoconsumo mediante instalacións próximas e asociadas a través da rede.

iii. Naqueles casos en que se realice autoconsumo mediante instalacións próximas e asociadas a través da rede, o autoconsumo deberá pertencer á modalidade de subministración con autoconsumo con excedentes.»

Disposición final décimo oitava.

Modifícase o artigo 3.13 da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico, coa seguinte redacción:

«13. Autorizar as seguintes instalacións eléctricas:

b) Instalacións de produción incluíndo as súas infraestruturas de evacuación, transporte secundario, distribución, acometidas, liñas directas, e as infraestruturas eléctricas, incluídos os accesos e extensións de rede, así como os centros de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 130

transformación e de seccionamento, das estacións de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, que excedan do ámbito territorial dunha comunidade autónoma, así como as liñas directas conectadas a instalacións de xeración de competencia estatal.»

Modifícanse os artigos 53.1 e 53.2 da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico, coa seguinte redacción:

«1. Para a posta en funcionamento de novas instalacións de transporte, distribución, produción, liñas directas, así como para infraestruturas eléctricas, incluídos os accesos e extensións de rede, así como os centros de transformación e de seccionamento, das estacións de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas na presente lei ou modificación das existentes requirírase das seguintes autorizacións administrativas:

[...].

2. A Administración pública competente poderá establecer que determinados tipos de modificacións non substanciais das instalacións de transporte, distribución e produción, liñas directas, así como as infraestruturas eléctricas, incluídos os accesos e extensións de rede, así como os centros de transformación e de seccionamento, das estacións de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW non queden sometidas ás autorizacións administrativas previas previstas nos apartados 1.a) e b).»

Modifícase o artigo 54.1 da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico, coa seguinte redacción:

«1. Decláranse de utilidade pública as instalacións eléctricas de xeración, transporte, distribución de enerxía eléctrica, así como as infraestruturas eléctricas, incluídos os accesos e extensións de rede, así como os centros de transformación e de seccionamento, das estacións de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, aos efectos de expropiación forzosa dos bens e dereitos necesarios para o seu establecemento e da imposición e exercicio da servidume de paso.»

Modifícase o artigo 11.1 do Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, polo que se regula a actividade de prestación de servizos de recarga enerxética de vehículos eléctricos:

«Artigo 11. *Réxime de autorización das infraestruturas eléctricas, incluídos os accesos e extensións de rede, así como os centros de transformación e de seccionamento, de puntos de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW.*

1. As infraestruturas eléctricas, incluídos os accesos e extensións de rede, así como os centros de transformación e de seccionamento, das estacións de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW quedan sometidas ao procedemento de autorización que resulte de aplicación, de conformidade co artigo 53 da Lei 24/2013, de 26 de decembro, do Sector Eléctrico.»

Disposición final décimo novena. *Modificación do apartado cinco do artigo 31 do Real Decreto-Lei 8/2023, de 27 de decembro, polo que se adoptan medidas para afrontar as consecuencias económicas e sociais derivadas dos conflitos en Ucraína e Oriente Próximo, así como para paliar os efectos da seca.*

Cinco. Engádesse un novo artigo 23.bis, que queda redactado como segue:

«Artigo 23 bis. *Garantías económicas necesarias para a tramitación dos procedementos de acceso e conexión de instalacións de demanda.*

1. Desde o 28 de decembro de 2023, para as instalacións de demanda de electricidade, o solicitante, antes de realizar a solicitude de acceso e conexión á rede de transporte, ou no seu caso á rede de distribución, deberá presentar, ante o órgano competente en enerxía das comunidades autónomas onde se localice a instalación de consumo, resgardo acreditativo conforme se depositou unha garantía económica por unha contía equivalente a 40 €/kW solicitado. No caso das instalacións de almacenamento a garantía a presentar con anterioridade á solicitude de acceso para a demanda de electricidade será de 20 €/kW solicitado.

No caso de instalacións de demanda que se localicen nun territorio que exceda dunha comunidade autónoma a garantía depositarase ante a Caixa Xeral de Depósitos.

Unha vez emitido o permiso de acceso, se este se outorgase por unha capacidade inferior á solicitada, o titular do permiso poderá modificar a contía da garantía depositada para axustala á capacidade outorgada.

2. Quedarán exentas da presentación da garantía á que se refire o apartado anterior, as instalacións de demanda cuxo punto de conexión sexa de tensión inferior a 36 kV. Así mesmo, tamén quedarán exentas da presentación da garantía á que se refire o apartado anterior, cando as instalacións sexan para desenvolver proxectos estratéxicos enfocados a reducir as emisións de gases de efecto invernadoiro de transporte.

3. A presentación do resgardo acreditativo ao que se refire o apartado primeiro será requisito imprescindible para a iniciación dos procedementos de acceso e conexión por parte do xestor da rede de transporte, ou no seu caso, do xestor da rede de distribución. Para iso, o órgano competente remitiralle ao solicitante a confirmación da adecuada presentación da garantía por parte do solicitante.

Aos efectos anteriores, a presentación ante o órgano competente do resgardo acreditativo de constituír a garantía deberá facerse acompañar dunha solicitude expresa para que dito órgano se pronuncie sobre se a garantía está adecuadamente constituída, co fin de poder presentar dita confirmación ante o xestor de rede pertinente e que este poida admitir a solicitude. A solicitude deberá incluír a rede de transporte ou distribución á que se prevé solicitar o acceso e a conexión. Se a solicitude ou o resgardo de depósito da garantía que a acompañan non fosen acordes á normativa, o órgano competente requiriralle ao interesado para que a corrixa. A estes efectos, considerarase como data de presentación da solicitude aquela na que fose realizada a corrección.

O prazo para que o órgano competente se pronuncie sobre a adecuada constitución da garantía será de tres meses a contar desde a data de presentación da solicitude ou, no seu caso, desde a data na que esta fose corrixida. De acordo coa disposición adicional terceira da Lei 24/2013, de 26 de decembro, unha vez superado o prazo anterior sen que o órgano competente se pronunciase ao respecto da solicitude, o pronunciamento de dito órgano entenderase realizado no sentido negativo.

4. A finalidade da garantía que se constituía de conformidade co disposto neste artigo, será a subministración dun consumo concreto.

No resgardo da garantía debe indicarse expresamente a referencia a este artigo, así como, canto menos, os seguintes datos da instalación: nome e localización do

consumo, código CNAE do consumo e capacidade solicitada do mesmo para a súa identificación.

A modificación das garantías presentadas, en calquera momento anterior ao contrato de acceso, se esta modificación supón que a instalación non poida ser considerada a mesma aos efectos de acceso e conexión, suporá a perda automática dos permisos de acceso e/ou conexión concedidos ou solicitados. Considerarase que a instalación de demanda non é o mesma se o seu centro xeométrico se despraza unha distancia superior a 10 km.

5. A garantía económica será cancelada cando o peticionario formalice o contrato de acceso por unha potencia contratada no período P1 de canto menos un 50 % da capacidade de acceso concedida. A cancelación realizarase no prazo máximo de tres meses desde a solicitude do peticionario achegando o correspondente contrato de acceso.

6. A caducidade dos permisos de acceso e de conexión conforme ao establecido no artigo 26 deste real decreto, suporá a execución inmediata polo órgano competente das garantías económicas presentadas para a tramitación da solicitude de acceso á rede de transporte ou distribución, segundo aplique en cada caso.

Non obstante, o órgano competente poderá exceptuar a execución da garantía depositada se a caducidade dos permisos de acceso e de conexión vén motivada porque un informe ou resolución dunha Administración pública impedisese a construción das instalacións de demanda, e así fose solicitado polo titular dos permisos.»

Disposición final vixésima. *Modificación da Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética.*

Un. Modifícase o apartado 1 do artigo 15 da Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética coa seguinte redacción:

«1. O Goberno porá á disposición do público a información dos puntos de recarga eléctrica para vehículos de acceso público, dentro do ano posterior á entrada en vigor desta lei, a través do Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tempo real xestionado polo organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico. Para iso, con carácter previo, os prestadores do servizo de recarga eléctrica deberán remitirle por medios electrónicos ao Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico información actualizada da localización, características, e dispoñibilidade de ditas instalacións, así como do prezo de venda ao público da electricidade ou do servizo de recarga.

O Goberno velará especialmente polo cumprimento do establecido no Real Decreto 639/2016, de 9 de decembro, polo que se establece un marco de medidas para a implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos, de acordo cos informes que se prevén polo Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeo e do Consello de 13 de setembro de 2023, relativo á implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos e polo que se derroga a Directiva 2014/94/UE, no que se refire a garantir a interoperabilidade dos puntos de recarga accesibles ao público.»

Dous. Engádese un novo apartado 2 bis no artigo 15 da Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética coa seguinte redacción:

«2 bis. Quen ostenten a titularidade das instalacións de subministración de combustibles e carburantes a vehículos cuxo volume anual agregado de vendas de gasolina e gasóleo A sexa superior ou igual a 10 millóns de litros a partir de 2025 instalarán e/ou acreditarán, por cada unha destas instalacións, canto menos un grupo de recarga que ofrezca unha potencia dispoñible de canto menos 400 kW que inclúa polo menos un punto de recarga cunha potencia dispoñible individual de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 133

canto menos 150 kW de recarga eléctrica en corriente continua, que deberá prestar servicio nun prazo de vinte e un meses a partir da entrada en vigor desta lei. As instalacións que cumpran estes requisitos a partir de 2027 deberán instalar ou acreditar un grupo de recarga de canto menos 600 kW que inclúa polo menos un punto de recarga cunha potencia dispoñible individual de polo menos 150 kW de recarga eléctrica en corrente continua nun prazo de 12 meses.»

Tres. Modifícase o apartado 11 do artigo 15 da Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética que queda coa seguinte redacción:

«11. No caso de concesións en redes estatais de estradas, as obrigas a que se refiren os apartados 2, 3, 4, 5 e 6 deste artigo corresponderánlles ás persoas concesionarias das mesmas. O réxime de obrigas será o mesmo que o establecido para quen ostenten a titularidade de instalacións de subministración de combustibles e carburantes a vehículos, conforme ao indicado nos citados apartados deste artigo. No que se refire ás obrigas do apartado 2bis, serán só de aplicación ás instalacións de subministración de combustibles e carburantes a vehículos que formen parte de concesións en redes estatais de estradas licitadas a partir da entrada en vigor desta lei.»

Catro. Engádesse un artigo 15 bis coa seguinte redacción:

«Artigo 15 bis. *Planificación, despregamento e instalación de infraestrutura de recarga do vehículo eléctrico.*

1. O Goberno elaborará un Plan estatal para o despregamento da infraestrutura pública de recarga do vehículo eléctrico co fin de impulsar e acelerar a descarbonización do sector do transporte a través da electrificación do transporte por estrada. O plan abordará as necesidades de despregamento de infraestrutura pública de recarga, especialmente naquelas áreas do país onde a iniciativa privada non proporcione as infraestruturas adecuadas, xa sexa para vehículos lixeiros ou para as necesidades específicas dos vehículos pesados, e recollerá as medidas reguladoras, financeiras, ou doutro tipo que puidesen ser adecuadas para favorecer este despregamento. Dito Plan rexerá polo establecido no Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeo e do Consello de 13 de setembro de 2023, relativo á implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos e polo que se deroga a Directiva 2014/94/UE e o correspondente Marco de Acción Nacional para o desenvolvemento do mercado polo que respecta aos combustibles alternativos no sector do transporte e a implantación da infraestrutura correspondente. Así mesmo, deberá ter en conta o previsto no Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima e as súas últimas revisións. Durante o proceso de elaboración do citado Plan estatal poderá solicitárselle informe ao Grupo de Traballo para o despregamento da infraestrutura de recarga (GTIRVE).»

Disposición final vixésimo primeira. *Modificación do Real Decreto-Lei 1/2025, de 28 de xaneiro, polo que se aproban medidas urxentes en materia económica, de transporte, de Seguridade Social, e para facer fronte a situacións de vulnerabilidade.*

Modifícanse os apartados 3, 4, 6 e 7 do artigo 59 que quedan redactados nos seguintes termos:

«3. Para a concesión de cada axuda, no prazo de trinta días desde a entrada en vigor do presente real decreto-lei, a comunidade autónoma beneficiaria deberá presentar na sede electrónica do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, un certificado firmado polo Conselleiro con competencias en transporte, que acredite que desde o 1 de xaneiro de 2025 e ata a data de sinatura do certificado se implantou un desconto do 100 % no prezo dos abonos de transporte e billetes

multiviaxe do transporte público colectivo terrestre das illas; e que existe o compromiso de manter a medida ata o 31 de decembro de 2025. Dito compromiso entenderase aos únicos efectos das axudas recollidas neste real decreto-lei para o ano 2025. A presentación deste documento deberá ir acompañada da documentación requirida ás comunidades autónomas para a concesión das axudas reguladas no capítulo I do título II deste real decreto-lei que sexa de aplicación ás beneficiarias das axudas reguladas neste artigo.

4. A concesión destas axudas outorgarase mediante resolución do titular da Secretaría Xeral de Mobilidade Sostible. A resolución poralle fin á vía administrativa. A competencia para aprobar os gastos e autorizar os compromisos, recoñecementos de obrigas e propostas de pagamento que procedan, así como expedir e autorizar os documentos contables derivados de ditas operacións, corresponderalle á persoa titular da Secretaría Xeral de Mobilidade Sostible. A ordenación e instrución do procedemento realizarase pola Dirección Xeral de Estratexias de Mobilidade.»

«6. As contías das axudas a concederlles aos beneficiarios e os créditos con cargo aos que se financiarán na sección 17 “Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible”, servizo 41 “Dirección Xeral de Estratexias de Mobilidade”, programa 441M “Subvencións e Apoio ao Transporte Terrestre”, no concepto 453 “Subvencións para establecer descontos de abonos de transporte e billetes multiviaxe”, son as seguintes:

a) Comunidade Autónoma de Canarias, 120.000.000,00 euros, no subconcepto 17.41.441M.453.01 “Á Comunidade Autónoma de Canarias para o establecemento dun desconto do 100 % aos usuarios recorrentes no prezo dos abonos de transporte e billetes multiviaxe do transporte público colectivo terrestre das illas Canarias” ou equivalente.

b) Comunidade Autónoma de Illes Balears, 63.000.000,00 euros, no subconcepto 17.41.441M.453.02 “Á Comunidade Autónoma de Illes Balears para o establecemento dun desconto do 100 % aos usuarios recorrentes no prezo dos abonos de transporte e billetes multiviaxe do transporte público colectivo terrestre das illas Baleares” ou equivalente.

7. Os beneficiarios terán dereito ao pagamento dun anticipo por un importe equivalente ao 65 % da contía da axuda, a abonar durante o exercicio de 2025.

Para o seu financiamento tramitaranse, no seu caso, as correspondentes modificacións orzamentarias con cargo ao orzamento do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Durante o ano 2026 procederase á liquidación da axuda e o abono ou reintegro do saldo correspondente de acordo cos termos da resolución que ao efecto aprobe a Secretaría Xeral de Mobilidade Sostible. En ningún caso o importe a abonar poderá superar o importe máximo concedido.»

Disposición final vixésimo segunda. *Entrada en vigor.*

A presente lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial do Estado».

ANEXO I

Provisión de datos de transporte e mobilidade

O presente anexo recolle a información relativa á subministración de datos de transporte de persoas e mobilidade para dar cumprimento ás obrigas establecidas no capítulo III do título V da presente lei.

1. Datos da oferta de servizos programados de transporte de persoas.

Refírese a toda a información de servizos de transporte de persoas que están programados mediante horarios ou frecuencias e a disposición da cidadanía para facilitar a súa mobilidade:

a) Servizos de transporte incluídos: aéreo, ferroviario, metro, tranvía, autobús urbano e interurbano, así como calquera outro servizo de transporte de persoas que poida incluírse dentro desta categoría.

b) Responsables da subministración de datos: os operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, Administracións públicas e calquera outra entidade no seu papel de xeradora de servizos de transporte de persoas ou de intermediaria, cada unha con respecto aos datos que corresponden co seu cometido.

c) Datos estáticos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiais do servizo, tarifas, puntos de reserva e venda, accesibilidade para persoas de mobilidade reducida, información medioambiental, servizos adicionais ao transporte, e calquera outra información que poida resultar de interese para a programación e realización da viaxe, todo iso de acordo coa información sobre servizos de transporte programado requirida no anexo do Regulamento Delegado 2024/490 da Comisión do 29 de novembro de 2023, que actualiza o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 da Comisión de 31 de maio de 2017 que complementa a Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello no que se refire á subministración de servizos de información sobre desprazamentos multimodais en toda a Unión, e calquera outra normativa de carácter supranacional que se estableza neste sentido para este tipo de datos.

d) Datos dinámicos a proporcionar: información en tempo real referente a horarios de paso, atrasos, incidencias, e calquera outra información que poida resultar de interese no desenvolvemento da viaxe, todo iso de acordo coa información sobre servizos de transporte programado requirida no anexo do Regulamento Delegado 2024/490 da Comisión do 29 de novembro de 2023, que actualiza o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 da Comisión de 31 de maio de 2017 que complementa a Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello no que se refire á subministración de servizos de información sobre desprazamentos multimodais en toda a Unión, e calquera outra normativa de carácter supranacional que se estableza neste sentido para este tipo de datos.

e) Datos históricos a proporcionar: datos históricos de atrasos e cancelacións, todo iso de acordo coa información sobre servizos de transporte programado requirida no anexo do Regulamento Delegado 2024/490 da Comisión do 29 de novembro de 2023, que actualiza o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 da Comisión de 31 de maio de 2017 que complementa a Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello no que se refire á subministración de servizos de información sobre desprazamentos multimodais en toda a Unión, e calquera outra normativa de carácter supranacional que se estableza neste sentido para este tipo de datos.

f) Actualización de datos: os responsables da subministración de datos actualizarán oportunamente os seus datos cando se produzan cambios e corruxirán sen demora os datos inexactos que detecten eles mesmos ou por indicación do Punto de Acceso Nacional de Transporte multimodal, de usuarios finais, desenvolvedores ou de calquera outra entidade intermediaria.

g) Formatos: estándar europeo NeTEx, GTFS (General Transit Feed Specification) SIRI, DATEX II ou GTFS Realtime, segundo corresponda, ou formatos alternativos que

sexan autorizados polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Nos datos que inclúan toponimia, esta será a correspondente á designación oficial e, no resto dos casos que sexa de aplicación, o idioma empregado nos textos dos datos incluírá canto menos o castelán.

h) Forma de provisión de datos: o proveedor de datos proporcionará unha forma de acceso ao ficheiro ou conxunto de ficheiros a través de Internet, cun protocolo estándar e, no seu caso, a información de autenticación que permita a descarga automatizada da información por parte do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

2. Datos da oferta de servizos á demanda de transporte de persoas e mobilidade.

Refírese a toda a información de servizos á demanda de transporte de persoas e de mobilidade que están a disposición da cidadanía para facilitar a súa mobilidade, previa solicitude destes.

a) Servizos de transporte e mobilidade incluídos: servizos de autobús ou transbordador á demanda, taxi, vehículo turismo con condutor, coche ou moto compartido, coche ou moto de alugueiro, bicicleta, ciclo ou patinete compartido, bicicleta, ciclo ou patinete de alugueiro, e todos aqueles servizos de transporte de persoas e mobilidade que se leven a cabo mediante demanda.

b) Responsables da subministración de datos: os operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, Administracións públicas e calquera outra entidade no seu papel de xeradora de servizos de transporte de persoas ou provedora de servizos de mobilidade, ou de intermediaria, cada unha con respecto aos datos que corresponden co seu cometido.

c) Datos a proporcionar: dispoñibilidade, localización e forma de acceso aos vehículos, características especiais do servizo, tarifas, puntos de reserva e venda, accesibilidade para persoas de mobilidade reducida, información medioambiental e calquera outra información que poida resultar de interese para as posibles persoas usuarias destes servizos, todo isto de acordo coa información sobre servizos de transporte e mobilidade á demanda requirida no anexo do Regulamento Delegado 2024/490 da Comisión do 29 de novembro de 2023, que actualiza o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 da Comisión de 31 de maio de 2017 que complementa a Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello no que se refire á subministración de servizos de información sobre desprazamentos multimodais en toda a Unión, e calquera outra normativa de carácter supranacional que se estableza neste sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: os responsables da subministración de datos actualizarán oportunamente os seus datos cando se produzan cambios e corruxirán sen demora os datos inexactos que detecten eles mesmos ou por indicación do Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal, de usuarios finais, desenvolvedores ou de calquera outra entidade intermediaria.

e) Formatos: formatos estandarizados ou alternativos que sexan autorizados polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Nos datos que inclúan toponimia, esta será a correspondente á designación oficial e, no resto dos casos que sexa de aplicación, o idioma empregado nos textos dos datos incluírá canto menos o castelán.

f) Forma de provisión de datos: o proveedor de datos proporcionará unha forma de acceso ao ficheiro ou conxunto de ficheiros a través de Internet, cun protocolo estándar e, no seu caso, a información de autenticación que permita a descarga automatizada da información por parte do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

3. Datos das infraestruturas de transporte e outras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade.

Refírese a toda a información das infraestruturas vinculadas aos servizos de transporte de persoas e relevante para estes.

a) Infraestruturas incluídas: terminais e estacións, apeadoiros, intercambiadores, aparcamentos disuasorios, aparcamentos seguros para bicicletas, así como calquera outra infraestrutura de transporte e outras infraestruturas e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade relevante para a programación e realización da viaxe.

b) Responsables da subministración de datos: os titulares da infraestrutura ou equipamento e os xestores da mesma, así como calquera outro intermediario, cada un con respecto aos datos que corresponden co seu cometido.

c) Datos estáticos a proporcionar: plataformas ferroviarias, accesibilidade para persoas de mobilidade reducida, puntos de información, reserva e venda, conexións con outras rutas e modos de transporte, aparcamentos disuasorios e aparcamentos seguros para bicicletas ou ciclos, servizos ofrecidos e calquera outra información que poida resultar de interese para a programación e realización da viaxe, todo iso de acordo coa información sobre infraestruturas de transporte e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade requirida no anexo do Regulamento Delegado 2024/490 de Comisión do 29 de novembro de 2023, que actualiza o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 da Comisión de 31 de maio de 2017 que complementa a Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello no que se refire á subministración de servizos de información sobre desprazamentos multimodais en toda a Unión, e calquera outra normativa de carácter supranacional que se estableza neste sentido para este tipo de datos.

d) Datos dinámicos a proporcionar: información en tempo real sobre o funcionamento de ascensores, escaleiras mecánicas, entradas e saídas pechadas e outros servizos, e calquera outra información en tempo real que poida resultar de interese no desenvolvemento da viaxe, todo iso de acordo coa información sobre infraestruturas de transporte e equipamentos ao servizo do transporte e a mobilidade requirida no anexo do Regulamento Delegado 2024/490 da Comisión do 29 de novembro de 2023, que actualiza o Regulamento Delgado (UE) 2017/1926 da Comisión de 31 de maio de 2017 que complementa a Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeo e do Consello no que se refire á subministración de servizos de información sobre desprazamentos multimodais en toda a Unión, e calquera outra normativa de carácter supranacional que se estableza neste sentido para este tipo de datos.

e) Actualización de datos: os responsables da subministración de datos actualizarán oportunamente os seus datos cando se produzan cambios e corraxirán sen demora os datos inexactos que detecten eles mesmos ou por indicación do Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal, de usuarios finais, desenvolvedores ou de calquera outra entidade intermediaria.

f) Formatos: formatos estandarizados ou alternativos que sexan autorizados polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. Nos datos que inclúan toponimia, esta será a correspondente á designación oficial e, no resto dos casos que sexa de aplicación, o idioma empregado nos textos dos datos incluírá canto menos o castelán.

g) Forma de provisión de datos: o provedor de datos proporcionará unha forma de acceso ao ficheiro ou conxunto de ficheiros a través de Internet, cun protocolo estándar e, no seu caso, a información de autenticación que permita a descarga automatizada da información por parte do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 138

ANEXO II

Actuacións e importes incluídos na planificación de infraestruturas de transporte viarias e ferroviarias de competencia estatal

O presente anexo recolle as actuacións en infraestruturas de transporte viarias e ferroviarias de competencia estatal ás que se fai referencia nos artigos do capítulo III («Planificación de infraestruturas de transporte de competencia estatal») do título III da lei.

Para cada tipoloxía de actuación indícase o importe total estimado mínimo segundo a definición recollida no artigo 2, sen IVE e en millóns de euros, a partir do cal aplican as avaliacións ex ante ás que se fai referencia nos artigos 51 e 52 da lei.

A efectos da aplicación desta lei e no caso de que unha actuación puidese corresponder de maneira inequívoca a varias tipoloxías, esta asignarase á de menor importe total estimado de entre elas.

Tipoloxía de actuación	Importe total estimado mínimo, sen IVE (M€)
Actuacións en estradas do Estado	
Novas estradas ou modificacións substanciais das estradas existentes (duplicacións de calzada, aumentos de capacidade e acondicionamentos).	30
Novos enlaces ou remodelación de nós existentes.	6
Outras actuacións non incluídas nos apartados anteriores e non recollidas nas excepcións do artigo 53 desta lei.	30
Actuacións en infraestrutura ferroviaria do Estado	
Novos tramos (incluíndo estacións e terminais de mercadorías).	50
Modificacións de tramos (incluíndo estacións e terminais de mercadorías).	50
Ampliacións de capacidade de tramos.	50
Novas estacións e novas terminais de mercadorías.	0
Mellora ou reposición de estacións ou de terminais de mercadorías.	6
Operacións de integración do ferrocarril en cidades.	0
Outras actuacións ferroviarias non incluídas nos apartados anteriores e non recollidas nas excepcións do artigo 53 da lei.	50