



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

Núm. 9-11

Pág. 1

SUPLEMENTO EN VERSIÓN VALENCIANA AL NÚM. 9-11
(Comunitat Valenciana)

APROBACIÓN DEFINITIVA

121/000009 Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

El texto insertado a continuación ha sido traducido por l'Acadèmia Valenciana de la Llengua, 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 valenciano, especialmente en el ámbito del lenguaje jurídico.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 2

LLEI DE MOBILITAT SOSTENIBLE

ÍNDEX

Preàmbul

Títol preliminar

- Article 1. Objecte i finalitat de la llei.
- Article 2. Definicions.
- Article 3. Relacions entre administracions públiques.
- Article 4. Dret a la mobilitat sostenible.
- Article 5. Principis rectors.

Títol I

- Article 6. El Sistema General de Mobilitat Sostenible.
- Article 7. Objectius del Sistema General de Mobilitat Sostenible.
- Article 8. El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.
- Article 9. Composició i adopció d'acords pel Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.
- Article 10. Funcions del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.
- Article 11. El Consell Superior de Mobilitat Sostenible.
- Article 12. Funcions del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.
- Article 13. Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM).
- Article 14. Finançament del funcionament i les actuacions del Sistema General de Mobilitat Sostenible.

Títol II

Capítol I

- Article 15. El Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i documents complementaris.
- Article 16. Orientacions generals per a una mobilitat sostenible que s'han d'incloure en el DOMOS.
- Article 17. Sistema d'indicadors per al seguiment de sendes i fites que s'han d'incloure en el DOMOS.
- Article 18. Els documents de recomanacions metodològiques.
- Article 19. Les guies de bones pràctiques.
- Article 20. Conscienciació i sensibilització.
- Article 21. Formació de la ciutadania en mobilitat sostenible.

Capítol II

Secció 1a. Instruments de planificació

- Article 22. Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM).
- Article 23. Instruments de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes.
- Article 24. Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals.
- Article 25. Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat.
- Article 26. Plans de mobilitat sostenible al treball.
- Article 27. Seguiment.

Secció 2a. Mobilitat per a totes les persones

- Article 28. Sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà.
- Article 29. Planificació urbana per al foment de la mobilitat activa.
- Article 30. Mobilitat inclusiva per a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 3

Article 31. Perspectives de gènere i igualtat de tracte i no-discriminació en la mobilitat.

Secció 3a Mesures complementàries relatives a infraestructures i equipaments per a la sostenibilitat del sistema de transports

Article 32. Terminals de transport, tallers de material mòbil per al transport públic i altres infraestructures, edificis i instal·lacions vinculats al sistema de transports i mobilitat.

Article 33. Carrils reservats a determinats vehicles.

Article 34. Compliment dels objectius de subministrament d'electricitat a aeronaus estacionades.

Article 35. Ús i subministrament de fonts d'energia alternatives en ports.

Secció 4a Informació i gestió ambiental i de l'energia en els servicis de transport

Article 36. Càlcul i informació de la petjada de carboni.

Article 37. Informació sobre l'emissió de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants a l'atmosfera en ports i aeroports.

Article 38. Sistemes de gestió ambiental i de l'energia.

Títol III

Capítol I

Article 39. Coordinació dels servicis de transport terrestre per carretera i ferrocarril i els servicis de mobilitat i col·laboració de les administracions públiques.

Article 40. Servicis de transport i mobilitat per a permetre l'exercici del dret a la mobilitat en desplaçaments intraautonòmics.

Article 41. Règim de prestació dels servicis de transport públic de persones per carretera i servicis de mobilitat.

Article 42. Servicis de mobilitat de connexió amb el ferrocarril i amb els servicis regulars en autobús.

Capítol II

Article 43. Obligacions de servici públic en els servicis de transport de competència estatal.

Article 44. Principis aplicables a les obligacions de servici públic i als contractes de servici públic.

Article 45. Establiment d'obligacions de servici públic en transports de competència estatal.

Article 46. Corresponsabilitat en el finançament de les obligacions de servici públic en transports de competència estatal.

Article 47. Seguiment i avaluació de les obligacions de servici públic en transports de competència estatal.

Article 48. Servicis de transport públic regular de persones per carretera de competència estatal.

Capítol III

Article 49. Criteris per a la planificació de les infraestructures de transport de competència estatal.

Article 50. Procediments d'avaluació de les infraestructures de transport i transparència.

Article 51. Anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental de les infraestructures de transport estatals.

Article 52. Estudi de rendibilitat de les infraestructures de transport estatals.

Article 53. Excepcions del procediment d'avaluació.

Article 54. Infraestructures de transport d'interés general i planificació territorial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 4

Títol IV

Article 55. Contribució financera de l'Estat per a la mobilitat sostenible en l'àmbit urbà i interurbà.

Article 56. Creació del Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible (FECMO-FMPJ).

Article 57. Assignació de recursos del Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible (FECMO-FMPJ).

Article 58. Condió de beneficiari i requisits que han de complir-se.

Article 59. Procediment per a la determinació de la quantia de les subvencions per al finançament de costos operatius.

Article 60. Límits quantitatius de les subvencions per al finançament dels costos operatius.

Article 61. Subvencions per a projectes d'inversió per a la millora de la mobilitat urbana i interurbana.

Títol V

Capítol I

Secció 1a Règim de participació en l'entorn controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat

Article 62. Principis rectors específics aplicables a l'entorn controlat de proves per a la mobilitat.

Article 63. Àmbit competencial i col·laboració entre autoritats.

Article 64. Règim jurídic dels projectes pilot d'innovació en mobilitat.

Article 65. Règim d'admissió i participació.

Article 66. Sol·licitud d'admissió a l'entorn controlat de proves.

Article 67. Admissió en l'entorn controlat de proves.

Article 68. Protocol de proves.

Article 69. Inici de les proves.

Secció 2a Règim de garanties i protecció dels participants

Article 70. Consentiment informat i protecció de dades.

Article 71. Dret de desistiment.

Article 72. Responsabilitat.

Article 73. Garantia de confidencialitat.

Article 74. Seguiment de les proves.

Article 75. Interrupció de les proves.

Secció 3a Finalització del projecte i efectes posteriors a la realització de proves

Article 76. Informes d'avaluació.

Article 77. Proposta de regulació.

Article 78. Publicitat i resultat normatiu de l'entorn controlat de proves.

Article 79. Proporcionalitat i prohibició de tracte discriminatori.

Secció 4a Comissió de Persones Expertes en Mobilitat

Article 80. Comissió de Persones Expertes en Mobilitat.

Capítol II

Article 81. Principis d'actuació de les administracions públiques per a la regulació i promoció de la introducció progressiva dels vehicles automatitzats en el sistema de transports.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 5

Article 82. Oficina per a la Facilitació de Proves de Vehicles Automatitzats en Vies Públiques (OFVA).

Article 83. Impuls a la col·laboració publicoprivada a través de la preferència en l'accés als espais controlats de proves.

Article 84. Ús de vehicles automatitzats en el sistema de transports i mobilitat per carretera.

Capítol III

Article 85. Dades obertes dels servicis de transport de persones i de mobilitat.

Article 86. Dades obertes d'infraestructures de transport i altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat.

Article 87. Actualitzacions en les necessitats de dades dels servicis de transport de persones, d'infraestructures de transport i altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat.

Article 88. Dades d'infraestructures de transport existents i planificades afectades per normativa europea.

Article 89. Dades de transport i mobilitat amb finalitats estadístiques.

Article 90. Punt d'accés nacional de transport multimodal i altres portals de dades de transports i mobilitat del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Article 91. Utilització de dades sobre transport i mobilitat.

Article 92. Implantació d'aplicacions de mobilitat com a servici i sistemes integrats d'informació i venda en el transport.

Capítol IV

Article 93. Prospecció i detecció de necessitats formatives del sistema productiu en l'àmbit de la mobilitat i el transport.

Títol VI

Article 94. Transport de mercaderies.

Article 95. Zones d'estacionament segures i protegides.

Article 96. Zones d'aparcament segures i protegides per a vehicles pesats de mercaderies.

Article 97. Nodes logístics d'importància estratègica estatal.

Article 98. Nodes logístics d'interés autonòmic.

Article 99. Coordinació entre administracions per a la millora de la cadena logística.

Títol VII

Article 100. Publicitat activa en la definició i seguiment de les polítiques públiques de mobilitat.

Article 101. Transparència.

Article 102. Informe d'activitat en matèria de polítiques públiques de mobilitat i transports.

Títol VIII

Article 103. Concepte i classificació.

Article 104. Subjectes responsables.

Article 105. Infraccions greus.

Article 106. Infraccions lleus.

Article 107. Quantia de les sancions.

Article 108. Prescripció de les infraccions.

Article 109. Prescripció de les sancions.

Article 110. Competència i procediment sancionador.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 6

Disposició addicional primera. El Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Disposició addicional segona. Aprovació del primer Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMS).

Disposició addicional tercera. Sendes indicatives.

Disposició addicional quarta. Pla estratègic per a la sostenibilitat del transport aeri.

Disposició addicional quinta. Resposta davant d'episodis d'alta contaminació.

Disposició addicional sexta. Estratègia estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta.

Disposició addicional setèima. Informació per al proveïment de carburant i la recàrrega elèctrica de vehicles.

Disposició addicional octava. Avaluació ex post dels principals corredors posats en servici i actuacions desenvolupades per mitjà del sistema concessional.

Disposició addicional novena. Transport ferroviari de mercaderies.

Disposició addicional dècima. Estratègia estatal contra la pobresa de transport.

Disposició addicional onzena. Atribució de funcions al personal ferroviari durant situacions d'emergència.

Disposició addicional dotzena. Competències dels territoris històrics.

Disposició addicional tretzena. Obligació d'oferir informació comprensible a les persones usuàries.

Disposició addicional catorzena. Ampliació de l'àmbit d'aplicació de la disposició addicional centèsima octava de la Llei 31/2022, de 23 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'Any 2023.

Disposició addicional quinzena. Promoció del transport ferroviari de persones.

Disposició addicional setzena. Mesures per a l'impuls de la reducció de vols interiors.

Disposició addicional dessetena. Declaració d'interés de les obres d'infraestructura rurals, consistents en la realització de camins naturals.

Disposició addicional diuitena. Senyalització d'estacions de recàrrega ultraràpida en la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Disposició addicional denovena. Estudi de nous servicis ferroviaris per a la mobilitat quotidiana a Galícia.

Disposició addicional vintena. Estudi per a assegurar l'estacionament segur dels transports de mercaderies perilloses per carretera.

Disposició addicional vint-i-unena. Incentius per a la renovació del parc automobilístic espanyol.

Disposició addicional vint-i-dosena. Mobilitat en els territoris ultraperifèrics, insulars i Ceuta i Melilla.

Disposició addicional vint-i-tresena. Objectius vinculants d'increment de les energies renovables i reducció de la intensitat de gasos d'efecte hivernacle en el sector del transport.

Disposició addicional vint-i-quatrena. Del desenvolupament d'infraestructures ferroviàries a Canàries.

Disposició addicional vint-i-cinquena. Règim transitori d'aportacions al foment del transport ferroviari de mercaderies per pertorbacions amb impacte significatiu en el transport ferroviari de mercaderies per inversions en la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

Disposició addicional vint-i-sisena. Electrificació del transport ferroviari.

Disposició addicional vint-i-setena. Subvencions per a l'impuls dels plans de mobilitat sostenible al treball.

Disposició addicional vint-i-huitena. Mapa estatal de capacitat de la xarxa elèctrica.

Disposició addicional vint-i-novena. Servicis d'auxili en vies públiques: accés a les zones de baixes emissions.

Disposició addicional trentena. Pla de xoc ferroviari, pla d'atenció urgent als passatgers i protocol d'anàlisi d'incidències en la xarxa ferroviària.

Disposició addicional trentena primera. Criteris de puntualitat de Renfe.

Disposició addicional trentena segona. Contribució financera de l'Estat per a la mobilitat sostenible en l'àmbit del transport marítim.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 7

Disposició addicional trentena tercera. Pla de convergència per a l'accés bàsic a la mobilitat.

Disposició addicional trentena quarta. Establiment d'un descompte del 100 % en el preu dels abonaments de transport i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries i Balears per a l'any 2026.

Disposició addicional trentena quinta. Pla estatal per al desplegament de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en municipis xicotets i mitjans.

Disposició addicional trentena sexta. Finançament del transport públic.

Disposició addicional trentena setèima. Promoció del transport a demanda en les zones rurals.

Disposició addicional trentena octava. Alimentació de consums a través de xarxes de transport amb funcions de distribució.

Disposició transitòria primera. Negociació de les mesures per a promoure l'elaboració de plans de mobilitat sostenible al treball.

Disposició transitòria segona. Adaptació al nou mapa concessional de competència estatal.

Disposició transitòria tercera. Instruments de millora de la qualitat de la despesa en el finançament de les obligacions de servici públic ferroviàries.

Disposició transitòria quarta. Metodologies d'avaluació.

Disposició transitòria quinta. Avaluació d'actuacions finançades pel Mecanisme de recuperació i resiliència.

Disposició transitòria sexta. Actuacions en curs i actuacions incloses en convenis subscrits abans de l'entrada en vigor de la llei.

Disposició transitòria setèima. Posada en funcionament del Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FMPJ).

Disposició transitòria octava. Digitalització del document de control administratiu exigible per a la realització de transport públic de mercaderies per carretera i full de ruta exigible per a la realització de transport públic de persones per carretera.

Disposició transitòria novena. Instrument de planificació estratègica fins a l'elaboració del primer Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM).

Disposició transitòria desena. Servis ferroviaris traspasats a les comunitats autònomes.

Disposició derogatòria única.

Disposició final primera. Modificació del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària.

Disposició final segona. Modificació del Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals.

Disposició final tercera. Modificació del text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre.

Disposició final quarta. Modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres.

Disposició final quinta. Modificació de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres.

Disposició final sexta. Modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Disposició final setèima. Modificació de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014.

Disposició final octava. Títol competencial.

Disposició final novena. Desplegament reglamentari.

Disposició final dècima. Començament en la utilització del procediment de finançament del transport públic col·lectiu urbà de viatgers.

Disposició final onzena. Salvaguarda del rang de disposicions reglamentàries.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 8

Disposició final dotzena. Modificació del Decret 137/1960, de 4 de febrer, pel qual es convalida la taxa per despeses i remuneracions en direcció i inspecció de les obres.

Disposició final tretzena. Posada en marxa de l'Oficina Gestora de l'Entorn Controlat de Proves.

Disposició final catorzena. Modificació del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions.

Disposició final quinzena. Modificació del Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres.

Disposició final setzena. Modificació de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric.

Disposició final dessetena. Modificació del Reial decret 244/2019, de 5 d'abril, pel qual es regulen les condicions administratives, tècniques i econòmiques de l'autoconsum d'energia elèctrica.

Disposició final diuitena.

Disposició final denovena. Modificació de l'apartat cinc de l'article 31 del Reial decret llei 8/2023, de 27 de desembre, pel qual s'adopten mesures per a afrontar les conseqüències econòmiques i socials derivades dels conflictes a Ucraïna i Pròxim Orient, així com per a pal·liar els efectes de la sequera.

Disposició final vintena. Modificació de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica.

Disposició final vint-i-unena. Modificació del Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener, pel qual s'aproven mesures urgents en matèria econòmica, de transport, de Seguretat Social, i per a fer front a situacions de vulnerabilitat.

Disposició final vint-i-dosena. Entrada en vigor.

Annex I

Annex II

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 9

PREÀMBUL

I

La mobilitat exercix un paper fonamental en la vida de les persones. La facilitat dels desplaçaments no només afavorix la llibertat d'elecció del lloc de residència i l'exercici efectiu del dret al treball, sinó que és indispensable per a accedir a altres servicis públics essencials com són l'educació i formació i la sanitat, així com l'oci i gaudi del temps lliure. Resulta, en definitiva, un element determinant del benestar de les persones i la seua qualitat de vida.

L'Informe del Parlament Europeu sobre mobilitat urbana sostenible de l'any 2014 (2014/2242) ja entén la mobilitat com un dret del ciutadà, i estableix que «la mobilitat no és un fi en si, sinó que hauria de ser un dret per a tots [...] La missió de la mobilitat és facilitar a tots, incloses les persones amb mobilitat reduïda, l'accés als centres d'ensenyança, al treball, a la cultura, a les activitats d'oci i als servicis de salut [...]».

En conseqüència, proposa reorientar la mobilitat cap a modes de transport més sostenibles, que permeten al seu torn protegir la salut, el medi ambient, el clima, el benestar i la seguretat de tota la ciutadania.

Si atenem les diferents manifestacions internacionals de la mobilitat, pot observar-se una evolució indubtable d'este concepte, antany identificat amb el transport i el trànsit, en tant que en l'actualitat adquirix un caràcter transversal i ja s'estén a tots els àmbits i circumstàncies de la vida de les persones i del funcionament de la societat en general.

En efecte, la mobilitat apareix també essencialment vinculada a les polítiques de protecció del medi ambient i el clima, així com, en general, al desenvolupament econòmic i social dels territoris, vincles fonamentals per a aconseguir els objectius de cohesió dels diferents estats i regions.

D'acord amb estes idees preliminars, la mobilitat s'ha d'entendre com un nou dret dels ciutadans i les ciutadanes, que els poders públics estan obligats a regular i a salvaguardar, si bé no com un fi en si mateix, sinó com un mitjà per a l'exercici d'altres drets.

D'altra banda, les necessitats de mobilitat de les persones són cada vegada més diverses i complexes, i poden i han d'articular-se per mitjà de nous instruments o solucions creatives, com a reflex d'una societat cada vegada més interrelacionada i innovadora. Per això, l'Administració està cridada a jugar un paper especialment actiu per a dur a terme una planificació, gestió i control de la mobilitat adequats.

No existix actualment una definició única de la mobilitat, ni està taxativament establida la seua diferència amb el concepte de transport, però sí que existix un cert grau de consens a escala internacional a considerar que la mobilitat se centra en les persones i la satisfacció de les seues necessitats de desplaçament, mentre que el transport, en el qual s'inclouen els vehicles, els servicis i les infraestructures, és l'instrument necessari per a permetre els desplaçaments necessaris per al desenvolupament de la mobilitat i el proveïment de la població.

En conseqüència, la mobilitat apareix com una necessitat vinculada al conjunt d'activitats socials com ara treballar, estudiar, produir, interrelacionar-se, accedir a l'oci, garantir la salut i la qualitat de vida o consumir béns o servicis. La separació espacial d'estes activitats requereix un sistema de mobilitat que permeta desenvolupar-les adequadament, de manera que situe la persona en el centre de tot este sistema.

Cal ressaltar també la importància de garantir que l'accés a este dret a la mobilitat se satisfaga en tot el territori, pera la qual cosa és imprescindible atendre les necessitats de les zones afectades per processos de despoblació.

Adicionalment, en un sistema descarbonitzat i eficient, amb uns objectius climàtics i ambientals cada vegada més ambiciosos, és imprescindible abordar els impactes negatius tan significatius que es deriven del sector del transport, tal com s'ha anat fent en dècades anteriors. Per això, el transport públic, la intermodalitat i les formes de mobilitat actives, com ara caminar o anar en bicicleta o cicle, han de tindre un paper essencial en un nou model de mobilitat sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 10

Sorgix així la necessitat que els sistemes de transports es relacionen entre si i es vinculen amb l'evolució de la societat, el progrés econòmic i social, el medi ambient i el clima, la generació i el consum d'energia, el desenvolupament urbà i territorial, i la qualitat de vida de les persones.

En definitiva, es tracta d'evolucionar des de la política de transports a la política de la mobilitat sostenible de persones i mercaderies, que ha de tindre relació amb les polítiques econòmiques, socials i ambientals.

Malgrat la incorporació progressiva de les dones en el sector, tant en llocs productius com de direcció, la seua presència continua sent menor, la qual cosa requereix una major implicació per part de les institucions en la identificació dels factors que incideixen en la major masculinització de la professió i la creació de recursos i anàlisis que corregisquen la situació i generen un augment de l'interés i la participació de les dones.

L'Estat ha d'assegurar que este nou dret s'exercix en condicions d'igualtat en tot el territori nacional, i que al seu torn constitueix una ferramenta indispensable per a l'exercici d'altres drets constitucionals com són, entre altres, el dret a la lliure circulació pel territori nacional (article 19 de la Constitució espanyola), el dret a l'educació (article 27 de la Constitució espanyola), el dret al treball (article 35 de la Constitució espanyola), el dret a la protecció de la salut (article 43 de la Constitució espanyola), o el dret a gaudir d'un medi ambient adequat per al desenvolupament de la persona, així com el deure de conservar-lo (article 45 de la Constitució espanyola).

Per això, sense perjudi de la utilització dels altres títols competencials estatals més específics que fins ara han permés a l'Estat regular el trànsit i les infraestructures, i la resta de competències transversals i especialment la que l'assistix en matèria de medi ambient i procediment administratiu, molts dels preceptes d'esta llei es dicten a l'empara de la competència exclusiva de l'Estat per a la regulació de les condicions bàsiques que garantisquen la igualtat de tots els espanyols en l'exercici dels drets constitucionals de l'article 149.1.1 de la Constitució espanyola, respectant les competències assumides per les comunitats autònomes en els estatuts.

En este sentit, s'ha de tindre en compte que bona part del contingut d'esta llei té caràcter purament principal o programàtic, i deixa un espai ampli per al desplegament normatiu posterior per part de les administracions competents per a formular les seues pròpies polítiques de mobilitat sostenible. De fet, s'enuncien en la llei els principis bàsics que a escala global inspiren les polítiques de mobilitat sostenible, transport i infraestructures i que es resumixen en la concepció de la mobilitat com un dret del ciutadà que el poder públic ha de protegir; com a element de cohesió social i territorial que ha de servir per a estimular l'equitat social en el conjunt del territori, tant en l'àmbit urbà com en el rural; basat en la digitalització i l'avanç tecnològic com a gran oportunitat per a la transformació i la millor connexió entre infraestructura, servici i ciutadans; en la sostenibilitat, entesa des d'una triple integració de la equitat econòmicosocial, l'eficiència energètica i el respecte a l'entorn natural i urbà, i, finalment, en la lluita contra el canvi climàtic, per la reducció de la contaminació atmosfèrica i la millora de la qualitat de l'aire, en el punt de mira per al compliment dels compromisos adoptats en l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible.

En relació amb les polítiques de qualitat de l'aire, l'Agència Europea de Medi Ambient (AEMA) quantifica en més de 20.000 les morts prematures que es produeixen anualment en el nostre país a causa de contaminants atmosfèrics que degraden la qualitat de l'aire, especialment en entorns urbans, principalment NO₂ i xicotetes partícules suspeses en l'aire, i el transport és el principal focus emissor d'estos contaminants.

L'AEMA també conclou que els efectes de l'exposició a la contaminació de l'aire o al soroll afecten especialment la població més vulnerable per raó del seu estatus socioeconòmic, per factors com ara el nivell d'ingressos, la situació d'ocupació o el nivell educatiu. Així, les persones d'edat avançada, els menors, les persones amb problemes de salut i les persones de baix poder adquisitiu són més vulnerables a la mala qualitat de l'aire i al soroll que la població en general i, a més, són els que tenen menys oportunitats de modificar les seues condicions de vida o lloc de residència, la qual cosa també determina

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 11

una exposició major a estes emissions. Per tant, les polítiques encaminades a la millora de la qualitat de l'aire i la reducció del soroll en les ciutats beneficien especialment estos col·lectius més vulnerables.

Finalment, cal esmentar que l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal, AAI (AIReF), en l'estudi d'avaluació de la despesa pública corresponent a l'any 2019 relatiu a infraestructures de transport «spending review», estableix, com a primera proposta, desplegar una llei transversal de mobilitat. Concretament, assenyala el següent: «Espanya manca d'una legislació actualitzada que regule amb normes homogènies la inversió en infraestructures dels diferents modes de transport, així com dels servicis que presten. Es proposa aprovar una nova legislació integral de mobilitat i infraestructures de transport, que definisca criteris i objectius comuns per a tots els modes de transport, i alinee la seua planificació i gestió amb els compromisos internacionals subscrits en matèria de mobilitat sostenible. La norma ha de regular el procés d'elaboració i actualització del Pla nacional de mobilitat i infraestructures de transport i ha de definir la governança dels projectes i la seua avaluació. La regulació ha d'incloure regles comunes per als processos de participació pública, avaluació ex ante i ex post de l'impacte econòmic, social i ambiental de plans i projectes».

II

En 2015, l'ONU va aprovar l'Agenda 2030 sobre el Desenvolupament Sostenible, que oferia una oportunitat perquè els països i les seues societats pogueren emprendre un nou camí dirigit a millorar la vida de tots, amb un futur sostenible i socialment just. L'Agenda compta amb 17 objectius de desenvolupament sostenible per a transformar el món. Estos objectius no inclouen el dret a la mobilitat, però la mobilitat sostenible és imprescindible per a poder avançar en la consecució de la majoria de les metes; concretament, és bàsica per a l'ODS 7, Energia assequible i no contaminant, ja que el transport és responsable del 29 % dels gasos d'efecte hivernacle; per a l'ODS 9, Indústria, innovació i infraestructura, ja que el dret a la mobilitat sostenible requerix la disposició d'infraestructures resilients, i l'ODS 11, Ciutats i comunitats sostenibles, que engloba, entre altres qüestions, la necessitat de millorar la seguretat viària i de disposar d'un sistema de transport públic. Però, a més, esta llei s'alinea amb l'ODS 3, Salut i benestar, l'ODS 10, Reducció de les desigualtats, o l'ODS 13, Acció pel clima, ja que busca una mobilitat de qualitat, sostenible, responsable amb el medi ambient, que redunde en la qualitat de vida, benestar i l'oferiment d'oportunitats als ciutadans i les ciutadanes en assegurar el seu dret a la mobilitat, i tangencialment amb els ODS 12, 14 i 15, Producció i consums sostenibles (per l'ús racional de materials), Vida submarina (per l'impacte de l'activitat de transport marítim i les infraestructures associades) i Vida dels ecosistemes terrestres (per l'ocupació del territori, la fragmentació d'hàbitats, l'efecte barrera i col·lisions aèries i atropellaments de fauna) i l'ODS 17, Aliances per a aconseguir els objectius, ja que la llei afavorix la coordinació entre administracions i permet millorar la coherència de les polítiques per al desenvolupament sostenible.

El transport representa una quarta part de les emissions de gasos d'efecte hivernacle de la Unió Europea, i els avanços en la descarbonització del transport han sigut més lents que en altres sectors econòmics.

El Pacte Verd Europeu (European Green Deal), presentat per la Comissió Europea al desembre del 2019 (COM/2019/640 final) com a resposta als desafiaments climàtics i mediambientals, estableix la necessitat d'accelerar la transició a una mobilitat sostenible i intel·ligent. Concretament, indica que «aconseguir un transport sostenible significa que els usuaris siguen el primer i que se'ls faciliten alternatives als seus hàbits actuals de mobilitat més abordables, accessibles, sanes i netes».

La Comissió Europea assenyala, a més d'altres elements directament relacionats amb el canvi climàtic i la transició energètica abordats en la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, quatre aspectes fonamentals que esta llei té en compte: a) l'impuls del transport multimodal, b) el paper creixent de la mobilitat multimodal

automatitzada i connectada i dels sistemes de gestió intel·ligent del trànsit, c) la relació entre el preu del transport i les seues repercussions sobre el medi ambient i la salut, i d) la necessitat d'un transport, i especialment d'un transport urbà, menys contaminant, així com d'un tractament combinat de les emissions, congestió urbana i millora del transport públic.

L'Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent, presentada al desembre del 2020, estableix les bases de com el sistema de transport de la Unió Europea pot aconseguir la seua transformació verda i digital i ser més resistent a les crisis futures, amb una reducció del 90 % en les emissions per a 2050 gràcies a un sistema de transports intel·ligent, competitiu, segur, accessible i assequible.

En este sentit, el compliment de l'objectiu d'aconseguir la neutralitat climàtica d'ací a 2050 per mitjà d'un procés continuat, progressiu i irreversible de descarbonització del sistema econòmic, arreplegat tant en el Reglament (UE) 2021/1119, que estableix el marc per a aconseguir la neutralitat climàtica, com en la Llei 7/2021, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, requereix que en tots els sectors econòmics es faça un esforç important per a accelerar el desacoblament de l'activitat i el creixement econòmic, així com per a disminuir les seues emissions específiques —per unitat d'energia consumida— de gasos d'efecte hivernacle.

Per a això, al juliol del 2021 la Comissió Europea va presentar el paquet Fit for 55 per a alinear el marc regulador en matèria d'energia i clima amb uns objectius més ambiciosos en matèria de reducció d'emissions netes de gasos d'efecte hivernacle i assegurar una transició verda, justa i competitiva del sistema econòmic de la Unió Europea. Els expedients del paquet Fit for 55, que afecten diferents sectors de l'economia i que es troben majoritàriament aprovats en l'actualitat, inclouen diversos instruments normatius que són claus per a ajudar a descarbonitzar el transport per carretera, aeri i marítim de la Unió Europea, els objectius i els fins dels quals són compartits per esta llei.

El paper del transport i la mobilitat, com a sector i activitat intensius en el consum d'energia, ara com ara, en la seua majoria d'origen fòssil, és fonamental en la lluita contra les causes del canvi climàtic i per a la millora de la qualitat de l'aire en àrees urbanes i entorns metropolitans, a més de ser agents rellevants per a aprofitar les oportunitats que ofereix l'electrificació del sistema econòmic.

Per això, i entre altres instruments, a Espanya es disposa de l'Estratègia de mobilitat segura, sostenible i connectada com a full de ruta per a la transformació del sistema de transports i mobilitat, així com de la política nacional urbana, que aposta per una visió integrada, coherent i transversal de pobles i ciutats, i per a això marca com a objectiu afavorir la ciutat de proximitat i els mitjans de transport sostenible.

Amb una major inversió pública i privada en la modernització i ecologització de flotes i infraestructures, en l'impuls a la mobilitat activa i en el reforç del mercat únic, es té una oportunitat històrica per a aconseguir que el transport europeu siga més sostenible, més competitiu a escala mundial i més resiliència.

Finalment, cal indicar que el Pla de recuperació, transformació i resiliència (PRTR) aprovat per la Comissió Europea el 16 de juny del 2021, estableix, dins de les reformes a escometre com a part del component 1, l'aprovació de la Llei de Mobilitat Sostenible, que regule activitats relacionades amb el transport i la mobilitat, incloent-hi qüestions relacionades amb la planificació i finançament d'infraestructures i servicis de transport, la millora de la governança, els combustibles alternatius, la mobilitat inclusiva, el foment de la innovació i la digitalització, la millora de la transparència i la rendició de comptes. Esta llei, per tant, respon a la reforma contemplada en el component 1, Pla de xoc de mobilitat sostenible, segura i connectada en entorns urbans i metropolitans, en particular en la mesura R2, Llei de Mobilitat Sostenible i Finançament del Transport. La publicació i entrada en vigor d'esta llei complix la fita 3 que arreplega la Decisió d'implementació del Consell (CID en les sigles en anglés). En relació amb el compliment del principi No causar cap mal significatiu (DNSH en les sigles en anglés), exigible a totes les mesures del Pla de recuperació, el contingut d'esta norma és plenament respectuós amb este principi, mentre contribueix a la transformació sostenible de la mobilitat i el transport i suposa, per tant, un avanç en matèria mediambiental. Tal com es va incloure en la fitxa del component 1,

aprovada per la Comissió Europea, esta reforma inclou una sèrie de mesures que no comporten cap impacte perjudicial significatiu sobre cap dels 6 objectius mediambientals a considerar per a l'aplicació del principi DNSH. Quant a l'etiquetatge de la mesura en relació amb el que disposen els annexos VI i VII del Reglament 2021/241, de 12 de febrer del 2021, pel qual s'establix el Mecanisme de recuperació i resiliència, esta reforma en si no té cap etiquetatge. Esta llei, inclosa com a reforma en el PRTR, no regula cap de les inversions incloses en el PRTR ni es preveu que el Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible (FECMO-FMPJ), previst en l'article 56, es dote amb fons del PRTR. En tot cas, si alguna inversió o actuació derivada d'esta llei arriba a tindre finançament del PRTR, s'ha de respectar l'etiquetatge climàtic que corresponga a esta inversió o actuació.

D'altra banda, el Pla nacional integrat d'energia i clima 2021-2030 (PNIEC) és l'instrument de planificació per a complir els objectius i metes de la Unió Europea en el marc de la política energètica i climàtica. El PNIEC té com a objectiu avançar en la descarbonització per mitjà de l'establiment d'unes bases fermes per a consolidar una trajectòria de neutralitat climàtica de l'economia i la societat en l'horitzó 2050. En concret, per a contribuir a la descarbonització del sector de la mobilitat, i plenament alineat amb esta llei, el PNIEC inclou la contribució d'este sector a l'objectiu nacional de reducció de gasos d'efecte hivernacle, i marca la senda que ha de seguir per a aconseguir este objectiu en 2030. Per a això, el PNIEC aposta, entre altres mesures, pel canvi modal, la reducció dels trànsits, l'ús del transport públic col·lectiu, la mobilitat sostenible i l'electrificació dels consums energètics del sector del transport.

En resum, és fonamental que els marcs estratègics, la legislació i els desplegaments reglamentaris que en facen l'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals, en el marc de les seues respectives competències, estiguen alineats amb l'objectiu per a l'horitzó del 2050 que fixa l'Estratègia a llarg termini per a una economia espanyola moderna, competitiva i climàticament neutra en 2050, així com amb les fites i metes establides en el Pla nacional integrat d'energia i clima.

III

El sector del transport es troba davant d'una etapa de canvis profunds que s'accentuaran en les pròximes dècades. Les noves tecnologies, l'automatització, els reptes mediambientals, els aspectes socials i la concentració cada vegada major de la població en grans nuclis urbans, que a vegades seguien un model de ciutat més dispersa, especialitzada i de menor densitat que se sustenta en una alta mobilitat, estan produint una transformació disruptiva del sector.

El sistema de transports espanyol compta amb una xarxa d'infraestructures de primer nivell, en paràmetres tant quantitatius com qualitatius, sense perjuí de la necessitat de completar determinats eixos i de la seua adaptació, en alguns casos, a les noves necessitats i realitats. Per això, és el moment de centrar-se en millorar la regulació de la mobilitat de la ciutadania i del transport de mercaderies dels sistemes productius, de manera que s'aprofite la potencialitat de la digitalització i les noves tecnologies, i es garantisca un ús eficient dels recursos públics.

Les persones i, concretament, la necessitat de donar resposta a les seues necessitats de mobilitat quotidiana d'una manera sostenible, se situen en el centre de la norma, que també pretén modernitzar i adaptar el marc normatiu de la prestació dels servicis de transport a les noves realitats i necessitats.

A partir de l'anàlisi anterior, esta llei s'estructura en un títol preliminar i huit títols (de l'I al VIII), que abasten els aspectes la regulació dels quals s'ha considerat necessària, tant amb contingut de tipus programàtic com amb proposicions imperatives, a fi de modernitzar el marc jurídic actual i que servisquen d'orientació per a les modificacions d'altres lleis que resulten afectades.

El títol preliminar estableix l'objecte i la finalitat de la llei, definix els conceptes que s'utilitzen, reconeix la mobilitat com un dret col·lectiu i la necessitat que les administracions faciliten l'exercici d'este dret, i estableix els principis rectors de les administracions públiques

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 14

en esta tasca. Es tracta d'un títol amb un contingut programàtic rellevant que, com s'ha esmentat en apartats anteriors, ha d'inspirar l'adaptació d'altres normatives vinculades a l'àmbit de la mobilitat.

El contingut dels huit títols restants es justifica i resumix en els apartats següents.

IV

Les administracions públiques estan al servei dels ciutadans i treballen per l'interés general, i han de cooperar les unes amb les altres i acordar de manera voluntària la manera en què exercixen les seues competències.

La satisfacció a un nivell raonable de les necessitats de la ciutadania en matèria de mobilitat, especialment la quotidiana, exigix no només reforçar en este àmbit els principis de cooperació i coordinació que regixen amb caràcter general, conforme al títol III de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, les relacions entre administracions públiques, sinó avançar cap a l'enfocament de la cogovernança.

Són diverses les recomanacions procedents d'institucions nacionals i internacionals per a escometre reformes que propicien mecanismes més sòlids i robustos de coordinació i col·laboració entre administracions. Per exemple, la Recomanació del Consell de la Unió Europea, de 20 de juliol del 2020, relativa al Programa Nacional de Reformes del 2020 d'Espanya i per la qual s'emet un Dictamen del Consell sobre el Programa d'estabilitat per a 2020 d'Espanya (2020/C 282/09), indica que «de manera més general, una coordinació reforçada i sostinguda entre els diferents nivells de govern podria augmentar l'eficàcia de les polítiques encaminades a facilitar la recuperació». I, en l'àmbit específic de les infraestructures de transport, el mateix ha fet l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal, AAI, en l'esmentat Estudi d'avaluació de la despesa pública corresponent a l'any 2019 relatiu a infraestructures de transport «spending review», presentat el 30 de juliol del 2020, que estableix en la proposta núm. 13 «crear mecanismes de coordinació i cooperació entre les administracions i reformar la Conferència Sectorial d'Infraestructures».

El títol I de la Llei crea i regula, com a instrument de cooperació i col·laboració, el Sistema General de Mobilitat Sostenible, inspirat en altres sistemes nacionals de l'ordenament jurídic vigent, com són el Sistema Nacional de Protecció Civil, regulat en la Llei 17/2015, de 9 de juliol; el Sistema Nacional de Salut, regulat en la Llei 16/2003, de 28 de maig, de cohesió i qualitat del sistema nacional de salut; o el Sistema per a l'Autonomia i Atenció a la Dependència, regulat en la Llei 39/2006, de 14 de desembre, de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència.

El Sistema General de Mobilitat Sostenible es concep com un instrument per a facilitar l'exercici del dret a la mobilitat i com l'element necessari per a poder exercir altres drets constitucionals, tal com es destaca en l'apartat I de la present exposició de motius.

Així mateix, este sistema ha de facilitar l'exercici cooperatiu i eficient de les competències distribuïdes per la doctrina constitucional entre les administracions públiques, a la llum de les noves circumstàncies i demandes socials, ja que ha d'interconnectar de manera oberta i flexible la pluralitat de servicis i actuacions destinats a l'objectiu comú.

El Sistema General de Mobilitat Sostenible compta amb diversos instruments per al seu desenvolupament:

El primer és el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible, concebut com a instrument de cooperació entre les administracions competents en matèria de transports i mobilitat, dels regulats en l'article 145 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, en el qual tindran representació tant les comunitats i ciutats autònomes com els municipis de més de mig milió d'habitants i les entitats locals amb competències en matèria de mobilitat i transports designades per la Federació Espanyola de Municipis i Províncies o l'entitat que la substituisca, de manera que es garantisca la representativitat de tots els territoris, així com les administracions públiques competents en matèria de mobilitat i transports en els territoris històrics i insulars.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 15

El segon òrgan col·legiat que forma part del Sistema General de Mobilitat Sostenible és el Consell Superior de Mobilitat Sostenible. Per al disseny i implementació de les polítiques públiques en l'àmbit de la mobilitat, és fonamental comptar amb la participació de la societat i amb els instruments de governança adequats per a canalitzar esta participació.

Fins al moment d'aprovació de la present llei, existien en l'ordenament jurídic espanyol dos consells de caràcter consultiu en matèries vinculades al transport i la mobilitat:

— El Consell Nacional de Transports Terrestres, regulat en l'article 36 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

— El Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, creat pel text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març.

El Consell Superior de Mobilitat Sostenible ha d'assegurar la seua coordinació, atés que mantenen la naturalesa d'òrgans consultius en els àmbits respectius. Ha de ser l'òrgan superior d'assessorament, consulta i debat de l'Administració en assumptes que afecten el funcionament del sistema de transports, sense perjudi de les funcions atribuïdes al Consell Nacional de Transports Terrestres per la Llei 16/1987, de 30 de juliol, i s'ha de constituir en seccions, segons els diferents àmbits temàtics en els quals es considere necessari estructurar la seua activitat.

Cal destacar que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible disposa, a més, d'un Consell Assessor. Este Consell Assessor també té funcions específiques assignades per normatives sectorials. La disposició addicional primera n'estableix els aspectes essencials, i el règim de funcionament l'ha de regular una orde ministerial.

El tercer instrument del Sistema General de Mobilitat Sostenible és un instrument digital: l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM).

Els documents més avançats de governança pública publicats per organismes internacionals, com l'OCDE, insistixen en la necessitat de millorar la qualitat en la formulació de les polítiques públiques a través de la incorporació de dades, o evidències, en la presa de decisions. Es tracta d'un aspecte fonamental perquè els ciutadans i les ciutadanes mantinguen la confiança en els decisors polítics i en les decisions que prenen, en entorns cada vegada més complexos, fragmentats i impredecibles.

Disposar d'informació sistematitzada sobre el funcionament del sistema de transports i mobilitat és un aspecte crític per al disseny sòlid de les polítiques públiques de mobilitat i transports de totes les administracions públiques. Al seu torn, per a poder tindre una visió completa, és necessari que esta informació estiga estructurada i s'alimente de diferents fonts, tant públiques com privades. Experiències recents en la gestió de la crisi sanitària del COVID-19 han revelat que els sistemes de gestió d'informació de les administracions públiques tenen una capacitat de millora important.

L'EDIM es concep com l'instrument amb el qual puga estructurar-se esta informació. Es tracta d'una ferramenta concebuda com a modular i escalable, que ha d'arreglar la informació actualitzada sobre l'oferta i la demanda de transports, entre altres qüestions. El sistema s'ha d'anar perfeccionant a través de la tasca del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

Finalment, el Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i els documents complementaris que regula el títol II tanquen la relació d'instruments del Sistema General de Mobilitat Sostenible.

V

El títol II arregla les mesures per a fomentar una mobilitat sostenible. Concretament, integra un conjunt de preceptes, instruments, procediments i iniciatives sobre mobilitat sostenible que complementen la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, amb l'objectiu d'afavorir la transició de l'oferta del sistema de transports cap a

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 16

modos, mitjans, servicis i pautes de mobilitat més eficaçes, energèticament eficients, segurs, accessibles, assequibles, equitatius i amb menys emissions. Per a aconseguir estos objectius, la transició ha de realitzar-se per mitjà d'una integració tant vertical, en tots els nivells de les administracions públiques, com horitzontal, entre territoris, modes de transport, sectors d'activitat connexos i la ciutadania, i d'esta manera també s'ha de contribuir a la consecució dels Objectius de Desenvolupament Sostenible de l'Agenda 2030 i de la resta d'acords internacionals com ara la Nova Agenda Urbana de Nacions Unides o l'Acord de París, i s'ha de contribuir també al desenvolupament d'assentaments urbans sostenibles i inclusivius, i a la descarbonització a llarg termini.

En el capítol I d'este títol, es regula el Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS), com a marc de condicions orientatives per a la planificació i gestió sostenible del transport i la mobilitat sobre la base de la col·laboració i cooperació de totes les administracions públiques, així com els documents complementaris del DOMOS. El DOMOS ha d'incloure les orientacions generals per a la mobilitat sostenible, ha d'especificar les aplicables a les zones urbanes i metropolitanes i a les zones rurals o de baixa densitat de població, i un sistema d'indicadors com a mecanisme d'informació sobre l'estat del transport i la mobilitat, així com per a l'avaluació de les polítiques implantades. A més, com a documents complementaris del DOMOS, és necessari desplegar recomanacions metodològiques, així com guies de bones pràctiques, amb actuacions i experiències satisfactòries dels agents del sistema de transports i mobilitat que puguin adoptar o executar altres, i este capítol arreplega els àmbits mínims per a elaborar-ne.

Així mateix, s'establix la necessitat de fomentar mesures que afavorisquen conscienciació i sensibilització, així com d'incloure la mobilitat sostenible en el sistema educatiu, i també en les accions formatives vinculades al sistema de formació professional, perquè l'accés a una informació pública fiable i rellevant, la comunicació regular i persuasiva, a més de la formació en nous coneixements i habilitats, són elements bàsics per a la participació de la societat en l'anàlisi i definició de les polítiques públiques en matèria de mobilitat sostenible, i també per al suport de la seua adopció i avaluació. Així mateix, s'ha de fomentar el disseny i la implementació d'itineraris urbans segurs als centres escolars que garantisquen l'autonomia de moviment de la xicalla, en el marc de la Convenció Internacional sobre els Drets del Xiquet de l'ONU de 1989.

Les quatre seccions del capítol II aborden diferents aspectes de la planificació i gestió de la mobilitat, incloses obligacions específiques quant als instruments de planificació de la mobilitat.

En concret, la secció 1a estableix l'Instrument de Planificació Estratègica Estatal en Mobilitat (IPEEM) i el seu equivalent per a les comunitats autònomes i arreplega obligacions per a l'elaboració de plans de mobilitat sostenible d'entitats locals, per a grans centres d'activitat i plans de mobilitat sostenible al treball.

La secció 2a arreplega els aspectes inclusivius de la mobilitat, inclou una ordenació del sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà, el foment de la mobilitat activa, les polítiques i accions de mobilitat inclusiva per a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, així com les perspectives de gènere i no-discriminació en la mobilitat.

La secció 3a està enfocada a millorar la sostenibilitat del sistema de transports a través d'actuacions complementàries en determinades infraestructures, edificacions i altres instal·lacions que hi estan vinculades. Agrupa, així, obligacions quant a l'optimització energètica de terminals de transport, tallers i altres infraestructures, edificis i instal·lacions, i quant a la utilització d'energia procedent de fonts renovables en estes instal·lacions, la necessitat d'analitzar la viabilitat de dotar determinades vies de carrils d'ús reservat o preferent per al transport públic, vehicles d'alta ocupació o de zero emissions, o aspectes específics quant a la reducció de les emissions de contaminants a l'atmosfera procedents de les activitats desplegades en ports i aeroports, tot això de conformitat amb la normativa de la Unió Europea aplicable.

Finalment, la secció 4a proporciona elements per a millorar la informació i gestió ambiental i de l'energia per part dels operadors de servicis de transport.

Este títol II es complementa amb una sèrie de disposicions addicionals i finals:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 17

La disposició addicional segona fixa el termini per a l'aprovació del primer Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS).

La disposició addicional tercera arreplega l'obligació d'incloure en el DOMOS els valors anuals que conformarien les sendes i fites temporals indicatives del sector del transport en consum d'energies, emissió de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants atmosfèrics, i altres variables de mobilitat, com a contribució al compliment dels objectius nacionals en estes matèries.

A més, la disposició addicional quarta estableix l'elaboració d'un Pla estratègic per a la sostenibilitat del transport aeri a Espanya, a partir de l'anàlisi dels seus principals impactes ambientals i la contribució de cada un dels agents en la cadena de valor del sector.

Així mateix, amb la finalitat d'ampliar el catàleg de mesures que els municipis poden adoptar per a garantir la qualitat adequada de l'aire en els seus termes municipals i minorar les emissions produïdes pels vehicles de motor, la disposició final segona modifica el Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, que aprova el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals. Esta habilitació legal permet que els municipis que vullguen puguin introduir una taxa per la circulació de vehicles que superen els límits o categories màximes de lliure circulació estipulades en les zones de baixes emissions.

La disposició addicional quinta contempla l'obligació de les administracions de disposar de protocols d'actuació que puguin adoptar i implementar en episodis d'alta contaminació.

D'altra banda, cal no oblidar que, en un sistema descarbonitzat i eficient, el paper de la bicicleta o cicle es presenta com una opció de transport absolutament sostenible, la utilització del qual, en general, redunda en la millora de la salut de les persones i genera confiança, sempre que s'establisquen condicions i mesures que en permeten l'ús de manera segura.

Per estes raons, la disposició addicional sexta se centra en l'impuls decidit de la mobilitat activa i, en concret, en el paper de la bicicleta o cicle en el sistema de transports, a través de la creació d'una Estratègia estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta, que fomenti i coordine les diverses polítiques i accions entorn d'este mode de transport no només considerant-ne l'ús recreatiu i esportiu, la importància per al foment del cicloturisme o els beneficis per a la salut, sinó també entenent-lo com un element essencial de la mobilitat quotidiana, i tenint en compte la seua contribució a la cadena de valor i l'impuls consegüent del desenvolupament empresarial del sector.

La disposició final tercera arreplega la modificació del text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, per a incloure en la negociació dels convenis col·lectius les mesures per a promoure la implantació de plans de mobilitat sostenible al treball amb l'abast i contingut previstos en la present llei (la qual cosa s'ha d'aplicar com arreplega la disposició transitòria primera).

VI

El títol III es dedica a la planificació i gestió d'infraestructures per al transport i els servicis de transport públic.

El capítol I es referix a la provisió de servicis de transport terrestre de persones i servicis de mobilitat en tot el territori. En este capítol s'avança cap a un enfocament ambiciós en la planificació i la provisió dels servicis de mobilitat en el territori, s'aposta per polítiques públiques que integren els servicis tradicionals de transport públic, per carretera i ferrocarril, amb els nous servicis de mobilitat, amb la finalitat que la intervenció pública pugui adaptar-se a les necessitats reals de la ciutadania d'un determinat entorn de manera flexible i eficient, i, per tant, més sostenible. S'aposta, així mateix, per la intermodalitat i per la possibilitat de gestionar de manera integrada servicis i infraestructures de transport.

D'esta manera, en primer lloc, i d'acord amb el que disposa l'article 4, s'estableix que les administracions públiques han de facilitar el dret a la mobilitat a través dels servicis de transport públic, així com a través dels servicis de mobilitat, que inclouen servicis com els de la mobilitat compartida o col·laborativa, o amb el suport d'altres instruments, com ara subvencions.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 18

Les solucions de mobilitat que s'implanten en cada territori han de ser les més adaptades a les seues necessitats. Es tracta de materialitzar que el dret a la mobilitat sostenible no ha de limitar-se a l'accés al transport públic ni a una visió centrada en les infraestructures, sinó que s'han d'utilitzar tots els mecanismes i instruments disponibles per a permetre satisfer les necessitats de mobilitat de la ciutadania sense necessitat de disposar d'un vehicle privat motoritzat, i amb un ús eficient dels recursos públics.

Cal fer menció específica de la necessitat d'impulsar solucions de mobilitat en les zones rurals o de baixa densitat de població com a part de l'acció pública necessària per a lluitar contra la diferència d'oportunitats que hi pot haver en l'àmbit rural i com a mecanisme fonamental per a contribuir a la cohesió territorial. En este sentit, es planteja la possibilitat que l'Estat participe en el finançament d'esta mena de solucions quan atenguen territoris afectats pel repte demogràfic, en les condicions que s'establisquen reglamentàriament. A més, amb l'objectiu de situar les persones en el centre de les decisions de política pública, s'establix la necessitat que el sistema de transports i mobilitat siga un sistema integrat, preferentment configurat en xarxa, sense perjudi de les administracions competents sobre els diferents servicis.

A més, es destaca la possibilitat d'utilitzar qualsevol figura jurídica prevista en la normativa de contractes en els servicis de transport o de mobilitat sostinguts amb fons públics, així com la utilització de subvencions o ajudes públiques. Així mateix, es reconeix la possibilitat d'incloure la gestió integrada de servicis de mobilitat o d'infraestructures vinculades als servicis.

Finalment, s'establixen, com una categoria específica, els servicis de mobilitat de connexió amb els servicis ferroviaris i els servicis regulars amb autobús. D'una banda, es tracta de servicis l'objecte dels quals és millorar l'accés a les estacions de ferrocarril i així facilitar l'ús d'este mode de transport a través de la intermodalitat. D'altra banda, es poden promoure servicis de mobilitat de connexió a altres línies regulars d'autobús que ja estiguen en funcionament, entre els municipis que no disposen de parada en la línia regular i les parades més pròximes de localitats ateses per les línies regulars, amb horaris coordinats amb els de les línies regulars, sempre que no existisca un servici regular d'autobús que cobrisca esta connexió.

El capítol II definix les obligacions de servici públic en els servicis de transport de competència estatal, d'acord amb el que disposa la normativa europea, i estableix determinades prescripcions amb la finalitat d'exigir-ne la justificació amb base en motius d'interés públic i d'establir els mecanismes d'avaluació i seguiment adequats.

En primer lloc, s'establixen els principis als quals han de respondre les obligacions de servici públic en servicis de transport de competència estatal i els contractes de servici públic, com ara la necessitat i la proporcionalitat de la intervenció pública en el mercat, l'eficiència en el sistema de transports, l'eficàcia i eficiència en la gestió de la despesa pública, la intervenció temporal en el mercat, la cooperació i corresponsabilitat entre administracions públiques, així com altres principis inspiradors de la llei amb caràcter general com ara els de transparència, objectivitat i no-discriminació, de rendició de comptes i responsabilitat.

Un d'estos principis bàsics és el de corresponsabilitat en el finançament de les obligacions de servici públic en transports de competència estatal, en el sentit que quan l'administració territorial proponent d'estes obligacions no siga l'Estat, ha de finançar-ne l'establiment, així com l'increment de freqüències o la modificació que sol·licite de les seues característiques i que implique un cost major. En el cas d'obligacions de servici públic que s'imposen en l'àmbit aeri en rutes dins de la península, l'Administració General de l'Estat pot arribar a acords o convenis amb les comunitats autònomes respecte a la provisió, però la gestió i el control del servici correspon, en qualsevol cas, a l'Estat. Estes mesures comporten una intervenció pública en el mercat per motius d'interés públic, per la qual cosa, abans de l'establiment d'obligacions de servici públic, la llei determina que s'ha d'elaborar una proposta que acredite la concurrència d'uns requisits i condicions determinats que justifiquen l'aprovació del Consell de Ministres.

A més, s'establixen regles específiques per als servicis de transport regular de persones per carretera d'ús general de competència estatal que consagren la senda de flexibilització i eficiència en la prestació d'estos servicis, configurats fins al moment, en tot cas, com a servicis públics de titularitat estatal, i respecte als quals les novetats que introduïx este títol, així com la modificació que establix la disposició final quarta de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres (LOTT), obrin la porta a una major racionalització dels servicis de competència estatal.

D'esta manera, s'establixen condicions quant a l'origen i la destinació, les parades intermèdies i trànsits intermedis que puguin concórrer amb altres d'autonòmics. D'altra banda, les relacions de mobilitat quotidiana entre poblacions de diferents comunitats autònomes no ateses per servicis de competència estatal les han de satisfer estes comunitats autònomes per mitjà dels servicis de transport o de mobilitat que s'ajusten millor a les necessitats dels ciutadans i les ciutadanes, sempre que es donen les circumstàncies que preveu l'article 4 de la Llei orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable.

Este capítol es completa amb una sèrie de disposicions transitòries i finals.

La disposició transitòria segona fixa el termini per a establir un nou mapa concessional de servicis de transport regular de persones per carretera de competència estatal, integrat pel conjunt de servicis de competència estatal, ajustat als nous principis de la llei.

El mapa actual de les concessions és el resultat d'un procés que ha evolucionat al llarg dels quasi cent anys que han transcorregut des de la planificació de les primeres línies regulars de persones. En este procés han tingut lloc no només canvis normatius, sinó també modificacions successives, ampliacions i unificacions de trams, així com diferents traspassos de competències entre administracions territorials. Tot això ha generat múltiples disfuncionalitats en el conjunt del sistema, com ara l'existència de nombrosos contractes que no satisfan adequadament la finalitat pròpia del transport públic regular de competència estatal.

Així mateix, ens trobem amb uns certs contractes en els quals s'ha superat el termini de duració previst sense que l'Administració haja licitat o adjudicat les noves concessions que substituirien les prorrogades, per la qual cosa és necessari posar fi a la inseguretat jurídica que han generat estes situacions, indesitjables des del punt de vista de l'interés general.

L'accentuat ritme de transformació social i territorial de les últimes dècades ha alterat els models d'assentament de la població a Espanya, de manera que han canviant notablement les condicions sociodemogràfiques que hi havia en l'origen de les concessions. A l'increment de l'activitat econòmica en els entorns urbans i la major mobilitat que s'hi dona, s'unix la necessitat de reactivar i facilitar la mobilitat en les zones rurals, per tal d'evitar les conseqüències negatives que pot produir l'aïllament d'estos nuclis de població en els quals resulten més acusats el descens en el nombre d'habitants i el seu envelliment.

Per tot el que s'ha exposat, un dels objectius de l'Estratègia de mobilitat segura, sostenible i connectada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible consistix en l'elaboració d'un nou mapa concessional de línies regulars de transport de persones per carretera que substituïska l'actual, amb l'objectiu que l'oferta de transport públic per carretera de competència estatal s'ajuste millor a les noves necessitats de mobilitat dels ciutadans i les ciutadanes, proporcione la major connectivitat possible, permeta obtindre una major eficiència en la despesa pública associada al transport de les administracions públiques i vaja acompanyat d'un estudi previ que justifiqui la viabilitat econòmicofinancera de les línies per als operadors de transport, sobre la base dels nous criteris i terminis que establix la llei a este efecte.

D'esta manera, la disposició transitòria segona establix un mecanisme de finançament de les comunitats autònomes o administracions competents amb base en els estatuts d'autonomia, que es regula específicament en la llei, i que suposa una excepció als mecanismes establits en l'article 86 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, General

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 20

Pressupostària. Este mecanisme arreplega criteris clars per al càlcul del finançament que podrien rebre les comunitats autònomes en cas que determinats trànsits de la seua competència passen a gestionar-se des de l'àmbit autonòmic, però amb la suficient flexibilitat per a tindre en compte les característiques específiques de cada comunitat autònoma. A més s'assegura que estos fons es destinen exclusivament a finançar servicis de transport que anteriorment estaven coberts per servicis de competència estatal, i amb la flexibilitat suficient perquè les comunitats autònomes puguen triar la tipologia de servici que consideren més convenient.

Ara bé, s'inclou la possibilitat específica que si una comunitat autònoma no accepta gestionar estos trànsits prestats actualment a l'entorn de servicis de transport públic regular de persones d'ús general per carretera d'àmbit estatal, es puguen continuar prestant en l'àmbit estatal, tal com s'ha fet fins a este moment.

En definitiva, el nou mapa proporciona una major seguretat jurídica al sistema i implica una oportunitat d'ajustar l'oferta actual a la demanda de la ciutadania, alhora que permet modernitzar els servicis oferits segons a criteris de racionalitat, qualitat, equitat i eficiència.

A més de la disposició anterior, s'inclou una altra disposició transitòria l'objectiu de la qual és millorar la qualitat de la despesa pública. En la disposició transitòria tercera es fa referència als servicis ferroviaris declarats com a obligació de servici públic i inclosos en un acord pel qual s'establixen les obligacions de servici públic corresponents als servicis de transport ferroviari de persones competència de l'Administració General de l'Estat en la xarxa ferroviària d'interés general aprovat en el Consell de Ministres. El transport ferroviari és una fórmula molt eficient, des d'una perspectiva tant ambiental com econòmica, quan el nivell d'utilització és alt, i les administracions públiques han de fomentar-ne l'ús. No obstant això, no ho és en el cas de nivells molt baixos d'utilització: per això, no sol ser la millor solució per als territoris de baixa densitat de població. Cap societat pot permetre's finançar amb diners públics trens que vagen buits, perquè això té un alt cost d'oportunitat (els diners es podrien dedicar a usos millors per a la ciutadania) i no dona resposta a les necessitats de mobilitat. En este sentit, per als servicis amb una demanda baixa, es planteja la possibilitat que les comunitats autònomes, amb l'acord dels municipis afectats, puguen sol·licitar que deixen de prestar-se estos servicis, de manera que l'import destinat a la compensar-los en el contracte vigent pugua finançar altres solucions de mobilitat que resulten més eficients i que faciliten el dret a la mobilitat sostenible dels ciutadans o ciutadanes dels municipis afectats.

A continuació, la disposició final quarta planteja la modificació d'alguns articles de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, per a fer-los coherents amb el contingut d'esta llei.

Seguidament, i anticipant la regulació del mercat, l'article 42 preveu la possibilitat que reglamentàriament pugua exigir-se una autorització a vehicles que circulen a una velocitat igual o inferior a 40 quilòmetres per hora, davant de l'opció que, a curt termini, l'aparició de nous tipus de vehicles de repartiment de mercaderies faça necessària la intervenció en la regulació d'este aspecte.

D'altra banda, s'explicita que els nous servicis de mobilitat col·laborativa com el cotxe compartit, que són una realitat en el nou ecosistema de la mobilitat des de fa uns anys, constitueixen una modalitat de transport privat particular en el marc de l'ordenació dels transports terrestres, i s'obri la possibilitat de delimitar adequadament per via reglamentària esta activitat econòmica, de la referida a la prestació dels servicis de transport per compte d'altri.

Així mateix, s'inclou com a nova categoria de transport públic de persones, al costat del transport regular i discrecional, el transport a demanda, que s'ha de prestar en el marc d'un contracte administratiu, i ha de permetre a les administracions públiques ajustar la prestació de servicis de transport a les necessitats de zones amb escassa demanda.

Finalment, s'inclou en la llei, com un supòsit d'arrendament de vehicles sense conductor, l'activitat de l'ús temporal de vehicles coneguda com a «carsharing».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 21

VII

El capítol III del títol III es referix a la planificació d'infraestructures de transport de competència estatal i concretament a establir els criteris que permeten una presa de decisions adequada en el seu procés de planificació i construcció. L'Administració General de l'Estat és competent en la planificació, execució i gestió de les infraestructures de transport d'interés general, que inclouen els ports d'interés general, els aeroports de la xarxa d'Aena SME, SA, la Xarxa de Carreteres de l'Estat i les línies ferroviàries que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

Les infraestructures són la base del sistema de mobilitat i logística d'un país. El seu desenvolupament, quan es tradueix en millores efectives per a les persones usuàries, ha de ser un instrument eficaç per a contribuir al desenvolupament econòmic, l'equilibri territorial i la cohesió social. No són un fi en si mateixes sinó un instrument per a fins superiors. Per la seua naturalesa de bé públic, per implicar diversos sectors i territoris, i per tindre impactes a molt llarg termini que ultrapassin els governs i generacions que les decidixen, escometen i financen, la mobilitat i les infraestructures són un assumpte d'Estat.

L'evolució de les infraestructures de transport a Espanya es pot considerar un cas d'èxit. Després d'un esforç inversor intens, sostingut i eficaç, s'ha superat el retard del qual es partia fa unes dècades, i ara Espanya disposa d'una de les xarxes d'infraestructures de transport més modernes i completes del món, integrada en la xarxa supranacional europea de transport, que supera en molts indicadors els països més desenvolupats del nostre entorn. Això ha permés obrir Espanya al món, augmentar la productivitat i el PIB per càpita, equilibrar el territori i aconseguir majors oportunitats per a la vida de les persones, sense perjudi que encara hi haja aspectes per corregir o en els quals cal avançar. Esta transformació l'han feta governs de diferents orientacions polítiques i amb un alt grau de consens social i polític.

No obstant això, algunes de les grans infraestructures de transport construïdes a Espanya no han contribuït a la convergència en PIB o renda per càpita dels territoris en els quals se situen, la qual cosa exigeix un exercici rigorós d'anàlisi per a assegurar que les inversions que es planifiquen i executen per al futur complisquen de manera eficient la funció per a la qual siguen concebudes.

És important tindre en compte el cost d'oportunitat d'invertir en un actiu que no resulta essencial o que es pot resoldre amb solucions molt més eficients i de menys cost quan cal identificar en el territori altres necessitats d'inversió més urgents i que poden contribuir a un benefici social major.

Per tot això, s'ha de considerar que, atés l'alt volum d'estoc de capital acumulat en les últimes dècades al nostre país, els rendiments d'una inversió addicional en infraestructura poden ser decreixents. Això fa que una sobreinversió en infraestructures, en lloc de conduir a una major prosperitat i desenvolupament, reste competitivitat al país, per incórrer en costos d'oportunitat en drenar recursos d'altres inversions que sí que serien més productives. A més, la inversió en infraestructures ha de tendir cap a un model adaptat a la nova realitat. Sense perjudi que persistisquen connexions i actuacions d'alt impacte pendent, i amb la certesa que hi ha projectes concrets que per la seua rendibilitat econòmica, social i mediambiental cal escometre, la necessitat d'inversió en obra nova s'atenua i, per contra, s'incrementen les necessitats de manteniment i conservació, així com les derivades de la introducció de tecnologia o digitalització o les d'adaptació al canvi climàtic.

Finalment, de cara al futur, les prioritats han de centrar-se no en les infraestructures en si mateixes, sinó en els servicis que presten a les persones usuàries en un nou context demogràfic, fiscal, tecnològic i de consciència mediambiental.

D'altra banda, tal com s'ha esmentat anteriorment, l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal, AAI, en l'Estudi d'avaluació de la despesa pública corresponent a l'any 2019 relatiu a infraestructures de transport «spending review», presentat el 30 de juliol del 2020, va establir una sèrie de propostes per a millorar la qualitat de la inversió pública, entre les quals es troben la necessitat d'avaluació ex ante i ex post de l'impacte

econòmic, social i ambiental de plans i projectes. A més, indica en la recomanació número 7 que els projectes d'infraestructura se sotmeten a una avaluació de la rendibilitat socioeconòmica amb l'objectiu d'aportar evidències al procés de presa de decisions.

La necessitat de sotmetre els projectes d'infraestructura a una avaluació de la rendibilitat socioeconòmica ja es troba actualment arrel·legada en la normativa sectorial. No obstant això, les conclusions d'estes anàlisis no sempre es tenen en compte de manera homogènia, aspecte en el qual també té una gran influència el finançament pressupostari o extrapressupostari de les actuacions corresponents.

En el cas de les infraestructures portuàries i aeroportuàries es tracta d'inversions finançades extrapressupostàriament i ja existixen actualment mecanismes que analitzen la rendibilitat de les inversions, si bé des d'una perspectiva purament sectorial.

En el cas de les inversions públiques finançades per les autoritats portuàries, en primer lloc, l'article 156 del text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat per Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, estableix que el règim econòmic dels ports de titularitat estatal ha de respondre al principi d'autosuficiència econòmica de cadascuna de les autoritats portuàries en un marc d'autonomia de gestió econòmicofinancera dels organismes públics portuaris. En este context d'autosuficiència econòmica, les autoritats portuàries han d'incloure dins del seu pla d'empresa les inversions previstes, que han de comptar amb una anàlisi financera i de rendibilitat. El pla d'empresa és aprovat per cada autoritat portuària i per Ports de l'Estat.

En el cas dels aeroports de la xarxa d'Aena SME, SA, les inversions s'establixen a través del Document de regulació aeroportuària (DORA) previst en la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència. Les inversions del DORA es financen a través de les tarifes aeroportuàries i el seu establiment se sotmet al tràmit de participació de les companyies aèries i a l'informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC), la qual cosa suposa, de facto, un contrapés suficient per a garantir-ne la rendibilitat.

No ocorre el mateix en el cas de les inversions ferroviàries i viàries, que es financen en la seua majoria pressupostàriament. i en les quals, d'acord amb les conclusions de l'estudi de l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal, AAI, al qual s'ha fet menció adés, no existixen en l'actualitat mecanismes suficients per a garantir la rendibilitat econòmicosocial de les inversions i es recomana reforçar estos mecanismes.

De fet, en el cas de la planificació d'inversions tant en matèria viària com ferroviària, la normativa reguladora sectorial existent fins al moment, tot i que preveu processos d'avaluació ex ante, no els estableix en fases primerenques del procés de presa de decisió, ni tampoc preveu la realització posterior d'avaluacions de resultats de les inversions una vegada ja completades i posades en servei, i el fet d'elaborar-ne tampoc permet prioritzar les actuacions.

En este context, i tal com recomanen els organismes externs, la disparitat de metodologies per a la realització d'estes avaluacions aconsella l'establiment de procediments comuns per als diferents tipus d'avaluació socioeconòmica i, si és el cas, financera, a realitzar per a les infraestructures viàries i ferroviàries de titularitat estatal, que sempre han de tindre en compte les determinacions establides per la Unió Europea i les particularitats d'actuacions singulars com ara les integracions del ferrocarril en àmbits urbans.

En relació amb tots els modes, es preveu la realització d'una avaluació ex ante en dos etapes: una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental i, posteriorment, un estudi de rendibilitat econòmica, social i ambiental i, si és el cas, financera, que s'ha de fer tenint en compte una perspectiva multimodal i de la influència que una determinada infraestructura puga tindre sobre la mobilitat general en el seu entorn.

Igualment, l'avaluació ha de prestar una atenció especial als objectius climàtics i, en particular, a les emissions de gasos d'efecte hivernacle i de contaminants atmosfèrics.

A més, es determina la necessitat de fer una avaluació ex post dels projectes d'inversió, en un termini de cinc anys des de la posada en servei, i es preveu la recopilació informàtica

i la posada a disposició d'estos resultats en la pàgina web del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Les anàlisis ex post s'han de fer respecte a tota mena d'infraestructures, a fi de tindre una anàlisi homogènia i sistemàtica que pugua valorar la qualitat de la despesa pública a Espanya.

El capítol es complementa amb dos disposicions finals (disposició final quinta i disposició final sexta), en les quals es modifiquen respectivament l'article 15 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres, i els articles 5 i 6 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, per a adaptar-les al règim d'avaluacions que estableix el capítol III del títol III de la llei.

Per la seua banda, les disposicions transitòries quarta i quinta estableixen el règim transitori per a l'aplicació dels articles inclosos en este capítol.

VIII

El títol IV regula la participació de l'Estat en el finançament de la mobilitat sostenible, inclòs el finançament estatal del transport públic col·lectiu urbà de persones.

La Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, estableix en l'article 26, per als municipis amb una població superior a 50.000 habitants, l'obligatorietat de comptar amb transport col·lectiu urbà de persones. Per altra banda, el Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, estableix en la disposició adicional quinta que els pressupostos generals de l'Estat de cada any han d'incloure crèdit en favor de les entitats locals que, qualsevol que siga la forma de gestió, tinguen al seu càrrec el servei de transport col·lectiu urbà.

El transport urbà de persones és un àmbit de gran rellevància econòmica, social i ambiental. Segons les dades de l'Estadística de Transport de Viatgers (TV) de l'Institut Nacional d'Estadística (INE), cada any es realitzen a Espanya més de tres mil milions de viatges urbans en transport regular col·lectiu, la qual cosa representa més del 60 % de tots els viatges realitzats a Espanya. D'altra banda, segons la Comissió Europea, la circulació urbana és la causa del 40 % de les emissions de CO₂ i del 70 % de les emissions d'altres contaminants procedents del transport per carretera.

És, per tant, evident que la seua transcendència supera l'àmbit estrictament municipal i el seu funcionament té implicacions per a la sostenibilitat ambiental i la reducció de gasos d'efecte hivernacle i contaminants atmosfèrics, per a l'activitat econòmica general i per a la cohesió social i territorial. Esta llei tracta de fer un pas avant important per a accelerar la transició cap a un transport de zero emissions.

Per això, la llei planteja una contribució financera de l'Estat al transport públic col·lectiu urbà de persones que promoga una explotació eficient del servei de manera coherent per tota Espanya i, sense deixar de banda les especificitats i condicions econòmiques de cada àmbit de prestació, que incentive la corresponsabilitat de les altres administracions en la sostenibilitat financera i respecte l'àmbit competencial vigent.

El nou sistema, que ha d'entrar en vigor en l'exercici pressupostari següent a la publicació de les bases reguladores de les subvencions destinades a este fi i s'ha de liquidar en l'exercici pressupostari posterior, substituïx els dos sistemes actuals per a contribuir al finançament del transport públic col·lectiu urbà de persones, que segueixen criteris i procediments diferents: d'una banda, un sistema de subvencions nominatives aplicables a àmbits concrets i, d'altra banda, un sistema de subvencions per concurrència competitiva per a la resta dels àmbits locals. La nova regulació crea un sistema homogeni i objectiu per a tot el territori, però té en compte les condicions objectives que siguen rellevants per a la prestació del servei en cada cas concret, així com les condicions econòmiques de l'entitat local titular del servei, amb la finalitat de facilitar que tots els ciutadans puguin accedir a un servei de qualitat amb independència de la capacitat de finançament de l'entitat local titular del servei.

El títol es desplega en set articles. En primer lloc, es fixen els servicis objecte de finançament per part de l'Estat, que són els que la Llei reguladora de les bases del règim local

reserva a les entitats locals, i s'incorporen també determinats servicis d'àmbit urbà, encara que la seua titularitat siga d'altres administracions, de manera que s'arreglen altres formes d'atendre la mobilitat urbana de manera eficient i augmenten la flexibilitat i equitat del sistema.

A continuació, es crea el Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible, fons mancat de personalitat jurídica (FECMO-FMPJ), com a instrument per a gestionar les subvencions, i es definixen les destinacions a què poden dirigir-se les subvencions, que són, d'una banda, els costos operatius directament relacionats amb la prestació del servici i, de l'altra, projectes d'inversió en l'àmbit dels servicis regulats en este títol IV. Poden ser beneficiaris de les subvencions els municipis que complixen determinats requisits i que presten el servici de transport públic col·lectiu urbà de persones, als quals se sumen les autoritats de transport metropolità que presten servicis objecte de finançament, per a reflectir la realitat de l'organització de la prestació dels servicis actuals. Així mateix, es regulen també condicions que pot establir el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per a promoure els principis i objectius d'esta llei.

El text arreplega els conceptes en els quals s'ha de basar la metodologia de càlcul per a la determinació de la quantia de les subvencions dels costos operatius, que s'ha de desplegar reglamentàriament. Per a afavorir l'eficiència en la prestació i l'ús dels recursos públics, s'opta per vincular la subvenció a paràmetres de producció o demanda directament relacionats amb els costos operatius, i no subvencionar un percentatge de l'import d'estos costos, perquè podrien incorporar ineficiències o distorsions que s'han de combatre. Això no impedit que es tinguen en compte condicions objectives de l'àmbit de la prestació amb incidència en els costos, així com un factor d'equitat per a afavorir un servici de qualitat també en els municipis de menor renda o capacitat de finançament del servici. A més, s'establixen uns límits a la contribució financera de l'Estat en relació amb els costos operatius, i el dèficit d'explotació per a evitar inequitats o distorsions. Finalment, es regulen les convocatòries per a projectes d'inversió que se subvencionen amb càrrec al FECMO-FMPJ.

IX

El títol V es dedica a la innovació, la digitalització i la formació en transport i mobilitat.

Al novembre del 2020, el Consell de la Unió Europea va adoptar un document de conclusions (13026/20) sobre els espais controlats de proves, coneguts internacionalment com «sandboxes», i les clàusules d'experimentació com a ferramentes d'un marc normatiu favorable a la innovació, resistent al pas del temps i que done resposta als reptes disruptius en l'era digital, que destaca que els espais controlats de proves poden brindar l'oportunitat de potenciar la regulació per mitjà d'un aprenentatge normatiu proactiu, i així propiciar que els reguladors adquirisquen un major coneixement normatiu i detecten els millors mitjans per a regular les innovacions a partir d'assajos amb dades reals, especialment en una fase molt primerenca, la qual cosa pot ser especialment important davant de grans incerteses i reptes pertorbadors, així com per a l'elaboració de noves polítiques.

Així mateix, subratlla que els espais controlats de proves han de respectar i fomentar l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat, així com del principi de precaució. Ha de garantir-se sempre un nivell elevat de protecció, entre altres, dels ciutadans, els consumidors, els treballadors, la salut, el clima i el medi ambient, així com de la seguretat jurídica, l'estabilitat financera, la igualtat de condicions i la competència lleial, i s'han de respectar els nivells de protecció existents.

En este context, el capítol I del títol V regula un «sandbox» o entorn controlat de proves normatiu per a l'àmbit del transport i la mobilitat, dirigit a la innovació reguladora, en la mesura en què la seua finalitat és que l'Administració conega l'activitat innovadora proposada pel promotor, valore la seua acomodació al marc regulador vigent i adopte, si és el cas, les modificacions normatives que siguen necessàries.

Es tracta d'un conjunt de disposicions l'objectiu de les quals és que del resultat dels projectes que es proven en l'entorn controlat de proves s'obtinga una proposta normativa que garantisca que la regulació incorpore la visió pràctica dels operadors del mercat, de la

qual cosa resulta una evident utilitat, i que no siga percebut com un impediment o obstacle a l'exercici de l'activitat empresarial.

L'entorn controlat de proves busca posar a prova projectes d'innovació en mobilitat entesos com a projectes que generen nous models de negoci, aplicacions, processos o productes per a la prestació de servicis de mobilitat i altres servicis complementaris, i no meres propostes de modificació normativa, sense perdre de vista la seguretat en el desenvolupament d'estes proves i després d'establir un control dels seus riscos.

Amb esta prova es pretén avançar en la regulació normativa per a incloure noves formes de mobilitat i adaptar-se als canvis tecnològics que les afecten, amb una vocació transformadora evident. Exemples d'innovacions que podrien provar-se en els pròxims anys són les relatives a aerotaxis o la introducció de vehicles automatitzats en tots els modes de transport.

En este capítol, es regula tot el procés per a la participació d'un projecte en l'entorn controlat de proves, des de la sol·licitud de participació, els requisits, els subjectes intervinents i les condicions de participació, fins al resultat i finalització d'esta participació. Així mateix, es regula tot el procés de governança i la condició dels participants en les proves.

X

El capítol II del títol V es referix als vehicles automatitzats i la seua incorporació al sistema de transports. La intel·ligència artificial és un concepte que s'aplica als sistemes que manifesten un comportament intel·ligent, perquè són capaços d'analitzar el seu entorn i passar a l'acció (amb un cert grau d'autonomia) amb la finalitat d'aconseguir objectius específics. La utilització de la IA és cada vegada més intensa en l'àmbit del transport i la mobilitat. De manera específica, la innovació en els vehicles no tripulats, connectats o automatitzats és constant, inclosos en este camp tant els drons o aeronaus no tripulades (UAS en les sigles en anglés), com els vehicles automatitzats per carretera, trens i embarcacions nàutiques autònomes.

La utilització d'estos vehicles no es troba permesa de forma generalitzada hui dia, i des del punt de vista de la seguretat, cada tipus de vehicle compta amb un marc regulador sectorial, tant a escala europea com, a vegades, a escala nacional. A més, es tracta de marcs normatius en constant evolució. Per això, no és objecte d'esta llei regular el funcionament dels vehicles ni les seues condicions de seguretat.

El capítol comença amb un article sobre els principis d'actuació de les administracions públiques per a la regulació i promoció de la introducció progressiva dels vehicles automatitzats en el sistema de transports. Este article, de caràcter programàtic, es pot aplicar a qualsevol tipus de vehicle automatitzat, mentre que la resta dels articles que formen part d'este capítol es referixen específicament a la conducció automatitzada per carretera.

La conducció automatitzada per carretera presenta oportunitats per a millorar la seguretat viària, la sostenibilitat i eficiència del sistema de transports, la inclusió i accessibilitat dels ciutadans i les ciutadanes, i la resposta a les noves necessitats de mobilitat. Les administracions públiques han de facilitar el desenvolupament, la investigació i la innovació d'esta tecnologia, que pot oferir considerables beneficis per a la societat. Amb una regulació i una política pública adequades en conducció automatitzada, es pot protegir la seguretat física i la ciberseguretat de la ciutadania i els drets de les persones en el desenvolupament d'estes tecnologies i de les seues dades, alhora que s'aconseguixen objectius d'interés públic.

La llei estableix les bases per a regular la futura operació dels vehicles automatitzats de passatgers i mercaderies en vies públiques. Al mateix temps, la llei promou la realització de proves d'esta tecnologia a través de dos actuacions: d'una banda, crea una finestra única a través de la qual les persones interessades poden consultar la informació sobre els procediments de proves i realitzar els tràmits corresponents; d'una altra, es dona preferència d'accés a espais controlats de proves als vehicles automatitzats i servicis de transport prestats amb estos vehicles. Estes dos actuacions tracten de facilitar la

col·laboració publicoprivada, essencial per a poder avançar en el desenvolupament d'esta tecnologia i de la seua regulació sense imposar càrregues administratives innecessàries.

En este sentit, es planteja l'Oficina per a la Facilitació de Proves de Vehicles Automatitzats en Vies Públiques (OFVA) com una finestra única que facilite la realització de proves d'estos vehicles en vies públiques.

Així mateix, s'establix l'obligació dels òrgans competents en la regulació del transport per carretera d'adequar la seua normativa a este tipus de vehicles.

XI

El capítol III del títol V es referix a la digitalització i la promoció de les dades obertes en matèria de transports i mobilitat, entenent en general per dades obertes les que es troben en formats oberts i qualsevol persona pot utilitzar, reutilitzar i compartir lliurement amb qualsevol fi.

La innovació basada en les dades ha de reportar enormes beneficis a la ciutadania, per exemple, per a la nova mobilitat i la seua contribució al Pacte Verd Europeu.

L'Estratègia europea de dades assenyala que és essencial disposar de més dades per a fer front als reptes socials, climàtics i mediambientals, posa l'accent en els beneficis que ha de reportar als ciutadans la innovació basada en les dades, i proposa la creació d'espais comuns de dades interoperables a escala de la Unió Europea en sectors estratègics, inclòs un espai comú europeu de dades relatives a la mobilitat. L'objectiu general de l'espai comú europeu de dades sobre mobilitat és contribuir a accelerar la transformació digital i ecològica del sector europeu de mobilitat i el transport, de manera que es reforce el seu rendiment i la seua cobertura territorial i es contribuïska a la integració global del sistema.

Pel que fa al transport, al desembre del 2020 la Comissió Europea va presentar l'Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent, que inclou específicament una acció dedicada a la «innovació, dades i intel·ligència artificial per a una mobilitat més intel·ligent».

D'altra banda, la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual s'establix el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport, transposada a l'ordenament jurídic nacional per mitjà del Reial decret 662/2012, arreplega sis accions prioritàries a dur a terme, de les quals quatre donen lloc a punts d'accés nacionals d'informació. Són els anomenats punts d'accés nacionals sobre subministrament de servicis d'informació: sobre desplaçaments multimodals, de trànsit en temps real, sobre el trànsit en relació amb la seguretat viària i sobre zones d'estacionament segures i protegides per als camions i els vehicles comercials, que es troben regulats per mitjà dels reglaments delegats de la Comissió Europea 2022/670, 2017/1926, 2015/962, 886/2013 i 885/2013, respectivament.

En l'àmbit dels servicis de transport i mobilitat, és especialment rellevant el Punt d'accés nacional espanyol de transport multimodal, també denominat de subministrament d'informació sobre desplaçaments multimodals, perquè persegueix posar a la disposició de tercers les dades en suport digital de l'oferta de transport i dels servicis de mobilitat de persones, així com de les infraestructures al servici d'esta oferta, amb el consegüent potencial per al desenvolupament d'aplicacions en este àmbit.

El Reglament delegat (UE) 1926/2017 que regula este punt d'accés nacional, modificat per mitjà del Reglament delegat (UE) 2024/490, preveu la incorporació progressiva de les dades en suport digital, i encoratja els Estats membres a buscar formes econòmicament eficients i adequades a les necessitats de digitalització de la informació dels diferents modes de transports i servicis de mobilitat de persones.

A esta normativa europea esmentada s'unixen els requeriments de report de dades de caracterització de les infraestructures, avanç en l'execució i inversions del Reglament d'Orientacions de la Xarxa Transeuropea de Transport i la necessitat de complir la condició afavoridora establida en el Reglament (UE) 2021/1059 sobre disposicions específiques per a l'objectiu de cooperació territorial europea (Interreg) que rep suport del Fons Europeu de Desenvolupament Regional i dels instruments de finançament exterior.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 27

Per a facilitar la disponibilitat de dades obertes en l'àmbit del transport i la mobilitat de persones, és essencial, d'una banda, impulsar la digitalització de les empreses de transport i els gestors d'infraestructures, que són els qui han de proporcionar una part important de les dades; d'altra banda, és necessari incloure en la llei l'obligatorietat de proporcionar estes dades, d'acord amb la normativa europea, amb característiques i funcionalitats específiques. Addicionalment, cal també regular l'accés a esta informació i la manera d'utilitzar estes dades per part de tercers.

En l'àmbit nacional s'aplica el que estableix la Llei 37/2007, de 16 de novembre, sobre reutilització de la informació del sector públic, que té per objecte la regulació bàsica del règim jurídic aplicable a la reutilització dels documents elaborats o custodiats per les administracions públiques, els organismes i entitats del sector públic institucional que no tinguen caràcter industrial o mercantil i determinades societats mercantils pertanyents al sector públic institucional.

Finalment, dins d'este títol s'inclou un article relatiu a la prospecció i detecció de les necessitats formatives del sistema productiu en l'àmbit de la mobilitat i el transport.

El sector del transport i la logística estan canviant molt ràpidament. La introducció accelerada de la digitalització, les noves tecnologies o l'automatització de processos, entre altres qüestions, requereixen perfils professionals nous amb una formació adaptada a les necessitats reals del sistema productiu. Ja hi ha a Espanya mecanismes de caràcter transversal per a la identificació de noves necessitats formatives, tant des de l'àmbit universitari com des de l'àmbit de la formació professional o de capacitat. No obstant això, des del sector del transport s'ha manifestat en diverses ocasions la necessitat d'abordar este sector d'una manera més específica, que és precisament el que pretén este article.

XII

El títol VI té per objecte regular determinades qüestions en matèria de transport de mercaderies i de logística.

El sector del transport de mercaderies i la logística a Espanya té un valor estratègic innegable per a l'economia nacional, com corroboren les magnituds econòmiques sobre la seua participació en el PIB, la seua dimensió i el nombre d'ocupacions que genera.

Els transports de mercaderies per carretera i per ferrocarril de competència estatal es troben regulats en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i en la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. A més, la Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies, estableix el marc nacional del dret contractual aplicable en estos dos sectors d'activitat.

No obstant això, les dificultats en el funcionament dels diferents modes de transport tenen un caràcter diferent.

El transport de mercaderies per ferrocarril representa a Espanya una quota de mercat molt baixa (4 % de t/km), resulta necessari impulsar una política activa per a aconseguir que la seua participació siga major a fi d'aconseguir un sector del transport de mercaderies més eficient i amb un menor impacte de costos mediambientals en el conjunt de la societat. En els últims vint anys, s'han dissenyat nombrosos plans per a aconseguir este fi, sense que fins al moment esta política haja tingut l'èxit esperat. No obstant això, este objectiu pot aconseguir-se a través de la implementació de mesures concretes que no requereixen cap altra mena d'instrument normatiu. Sí que resulta essencial poder disposar d'un instrument que estableisca accions concretes per a impulsar este mode de transport, tal com estableix la disposició addicional novena.

Així mateix, és necessari contribuir a la millora del funcionament de la cadena logística. En este sentit, este títol conté també una sèrie d'articles que es referixen als nodes logístics. L'activitat logística és una part fonamental tant de la gestió de la cadena de subministrament com de la distribució. Consistix en l'organització i gestió dels fluxos de béns relacionats amb la compra, producció, emmagatzematge, distribució i

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 28

disposició, reutilització i intercanvi de productes, així com amb la prestació de servicis de valor afegit.

Una gran part de l'activitat logística es produïx en els anomenats nodes logístics, que, com arreplega l'article 2, de definicions, són punts d'intercanvi de mercaderies on es realitzen activitats que aporten valor afegit a la cadena de transport, com ara la manipulació, el processament i, si és el cas, l'emmagatzematge de la mercaderia.

Per a un funcionament adequat del sistema logístic és necessari categoritzar els nodes logístics i designar els que hagen de ser qualificats com a nodes logístics d'importància estratègica estatal, que han de complir determinades condicions i que han de ser considerats prioritaris a l'efecte de les inversions que requereixen. De manera complementària, les comunitats autònomes poden designar els nodes logístics d'interés autonòmic, i s'establix la necessitat de dur a terme un catàleg de nodes logístics intermodals. Estos nodes han de contribuir a fer que la distribució de mercaderies arribe a tot el territori.

XIII

El títol VII es referix a la participació pública i la transparència.

El desenvolupament de projectes relacionats amb les infraestructures i els transports comporta impactes rellevants sobre les comunitats en què es desenvolupen.

Facilitar la participació ciutadana en el desenvolupament de projectes s'ha demostrat internacionalment com una ferramenta eficaç i valorada a l'hora d'escometre polítiques públiques de manera consensuada i principalment orientades a la ciutadania.

Este fet s'intensifica quan les accions d'un projecte incidixen directament en la qualitat de vida de la població i el seu entorn, tant pels possibles efectes ambientals derivats de l'execució del projecte, com per altres que incidixen en la mobilitat, en l'equilibri territorial o en les expectatives de desenvolupament. El que disposa este títol partix de la regulació general que conté la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, i hi fa referència a fi d'assegurar que es complisquen els seus principis i obligacions en l'exercici d'actuacions i polítiques relacionades amb la mobilitat.

En este sentit, cal destacar que el contingut d'este títol enllaça amb el concepte de govern obert, que té com a objectiu que els ciutadans i les ciutadanes col·laboren en la creació i la millora dels servicis públics i en l'enfortiment de la transparència i la rendició de comptes. El concepte de govern obert se sustenta en tres pilars bàsics: la transparència, la col·laboració i la participació.

Amb la finalitat de continuar avançant en matèria de participació ciutadana, transparència i publicitat activa, i amb base en el canvi de paradigma de la mobilitat, centrada en l'individu, l'Administració ha de posar a la disposició dels individus totes les ferramentes que l'ajuden a satisfer les seues necessitats en l'àmbit del transport. Per això s'imposa la necessitat de mantindre actualitzada una pàgina web en el domini del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que continga tota la informació prevista en esta llei i que difonga el material divulgatiu.

A més, en este títol s'obliga l'Administració a elaborar un informe d'activitat periòdic en matèria de polítiques públiques de mobilitat i transport.

XIV

El títol VIII correspon al règim sancionador.

D'acord amb el que estableix l'article 25 de la Constitució Espanyola, que consagra el principi de legalitat en matèria sancionadora, és necessària una norma amb rang de llei per a habilitar l'exercici de la potestat sancionadora, que s'ha d'adequar als principis que, amb caràcter bàsic, arreplega el capítol III del títol preliminar de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. En concret, el títol VIII es dividix en 8 articles en què es regulen la potestat sancionadora, els subjectes responsables, el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 29

procediment sancionador, i també el règim d'infraccions i sancions, amb la deguda classificació en greus i lleus.

Este règim s'ha configurat sota el principi d'intervenció mínima del dret sancionador, perquè es considera que els objectius de la llei no s'aconseguiran a base de sancions rígides sinó per mitjà d'un important impuls de la formació en matèria de mobilitat sostenible i una actuació administrativa basada en els principis de col·laboració i cooperació. Per este motiu, el règim sancionador inclou només les conductes que perjudiquen el Sistema General de Mobilitat Sostenible i preveu sancions de quantia no excessivament elevada.

XV

El text normatiu s'adapta als principis de bona regulació previstos en l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, això és, els principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

Així, es complixen els principis de necessitat i eficàcia, ja que s'adequa a objectius d'interés general i és necessària l'aprovació d'una llei com a instrument necessari tant per a aconseguir els fins perseguits com per a modificar altres normes del mateix rang.

Es complix també el principi de proporcionalitat, ja que la regulació conté el mínim imprescindible per a aconseguir la consecució dels objectius esmentats abans i no hi ha cap altra mesura menys restrictiva de drets, o que impose menys obligacions als destinataris, per a aconseguir estos objectius.

Respecte al principi de seguretat jurídica, es garanteix la coherència del projecte normatiu amb la resta de l'ordenament jurídic nacional, així com amb el de la Unió Europea i es proporciona el marc adequat perquè el dret a la mobilitat es pugui continuar desenvolupant.

El principi de transparència, sense perjudi de la publicació oficial en el Boletín Oficial del Estado, s'ha garantit durant el procés d'elaboració del projecte de llei per mitjà de la publicació del projecte, així com la de la memòria de l'anàlisi d'impacte normatiu, en la seua electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a fi que tots els ciutadans pogueren conèixer este text en el tràmit d'audiència i informació pública. Prèviament a l'elaboració d'esta norma, es va substanciar una consulta pública, tal com indica l'article 26.2 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern. A més, inclou un títol amb mesures per a fomentar la transparència en este àmbit.

Finalment, en relació amb el principi d'eficiència, les càrregues que genera la norma són les imprescindibles per a aconseguir els objectius que es pretén aconseguir. És a dir, la norma genera les menors càrregues administratives possibles per als ciutadans, així com els menors costos indirectes, i fomenta l'ús racional dels recursos i millores en la planificació de la despesa pública.

XVI

Esta llei es dicta conjuntament a l'empara de les competències exclusives de l'Estat que preveu l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució Espanyola, en els epígrafs 7, 15, 18, 20, 21, 23 i 25, referits respectivament a la legislació laboral, sense perjudi que l'executen els òrgans de les comunitats autònomes; al foment i coordinació general de la investigació científica i tècnica; a les bases del règim jurídic de les administracions públiques i el procediment administratiu comú; sobre els ports i aeroports d'interés general; sobre els ferrocarrils i transports terrestres que transcórreguen pel territori de més d'una comunitat autònoma, el trànsit i la circulació de vehicles de motor; la legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, sense perjudi de les facultats de les comunitats autònomes d'establir normes addicionals de protecció, i sobre les bases del règim miner i energètic.

Així mateix, esta llei es dicta també a l'empara de les competències exclusives de l'Estat previstes en els epígrafs 149.1.7, de legislació laboral, en relació amb la disposició transitòria primera i la disposició final tercera; 149.1.15, de foment i coordinació general de la investigació científica i tècnica, en relació amb el títol V (innovació i digitalització del transport i la mobilitat); 149.1.20, de ports i aeroports d'interés general, en relació amb la disposició addicional quarta; 149.1.21, de ferrocarrils i transports terrestres que transcorreguen pel territori de més d'una comunitat autònoma, trànsit i circulació de vehicles de motor, en relació amb el títol III (planificació i gestió d'infraestructures per al transport i els serveis de transport), el títol VI (millora de la competitivitat en el transport de mercaderies i la logística), així com la disposició addicional octava i la disposició addicional novena.

En tot cas, els preceptes d'esta llei dictats a l'empara de la competència estatal de legislació bàsica s'entén que s'apliquen sense perjudici de les competències legislatives i executives de les comunitats autònomes en el desenvolupament d'esta legislació bàsica d'acord amb els estatuts d'autonomia.

TÍTOL PRELIMINAR

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i finalitat de la llei.*

1. La present llei té per objecte establir les condicions necessàries perquè els ciutadans i ciutadanes, així com les entitats públiques o privades, puguin disposar d'un sistema de mobilitat sostenible, just i inclúsiu com a eina per aconseguir una major cohesió social i territorial, contribuir a un desenvolupament econòmic resiliència i assolir els objectius de reducció de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants i millora de la qualitat de l'aire.

2. En particular, esta llei pretén:

a) Establir els principis generals que permeten el desenvolupament d'un sistema multimodal integrat de mobilitat per a totes les persones, segur, sostenible, accessible, inclúsiu i digitalitzat, a un cost raonable per a l'usuari i el conjunt de la societat, adaptat a l'entorn i a les necessitats de mobilitat de cada moment.

b) Facilitar l'existència d'un sistema de transports multimodal de mercaderies i logística eficient, sostenible i resiliència.

c) Dotar les administracions públiques amb els instruments necessaris per a la implantació i el desenvolupament d'este sistema multimodal integrat de mobilitat.

d) Enfortir els mecanismes de coordinació, cooperació i transparència en el disseny i gestió de les polítiques públiques d'infraestructures, transport i mobilitat.

e) Establir un model de participació de l'Administració General de l'Estat en el finançament del transport urbà que es regisca pels principis d'equitat, eficiència, igualtat, estabilitat, certitud i proporcionalitat.

f) Impulsar la descarbonització progressiva del transport i la mobilitat que permeti contribuir a arribar a la neutralitat climàtica del transport en 2050.

Per a això, el Pla nacional integrat d'energia i clima (PNIEC) ha d'incloure objectius concrets i quantificables de reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle del sector del transport per a 2030 i 2040 respecte al nivell de 1990.

L'actualització d'objectius només es pot considerar a l'alça en les revisions successives del Pla nacional integrat d'energia i clima (PNIEC) en els termes fixats en la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

Article 2. *Definicions.*

1. Amb caràcter general, a l'efecte d'esta llei, s'entén per:

a) Accessibilitat: condició que han de tindre els mitjans, infraestructures i servicis de transport perquè els puguem utilitzar i comprendre totes les persones, amb independència de les seues circumstàncies de discapacitat, edat, salut, sexe, gènere, situació socioeconòmica o qualsevol altra característica de rellevància similar a les anteriors, en els termes més amplis d'autonomia, seguretat, comoditat i assequibilitat.

b) Aplicació de mobilitat com a servici: ferramenta digital que integra informació sobre l'oferta de transport en diferents modes i la posa a disposició de forma individualitzada, de manera que l'usuari pot decidir les etapes del viatge prioritzant entre els diferents paràmetres que proporciona l'aplicació, per exemple, temps, cost, emissions de CO2 o maximització d'etapes de mobilitat activa.

c) Àrea o entorn metropolità: àrea geogràfica urbanitzada amb un grau elevat d'interacció entre els nuclis urbans en termes de desplaçaments, activitat econòmica, professional o altres requerides per a l'accés a servicis comunitaris o d'interés general, així com relacions quotidianes, que actua com una unitat funcional des del punt de vista de la mobilitat i afecta diversos termes municipals.

d) Autoritat de transport metropolità: entitat administrativa que assumix les competències de més d'una administració, creada a través de qualsevol dels instruments jurídics previstos en la normativa, a fi de dur a terme o facilitar la gestió integrada del transport en l'àrea metropolitana, inclosos els consorcis de transport.

e) Autoritat de Transport Públic Urbà (ATPU): administració pública o entitat pública vinculada responsable de la planificació i gestió del sistema de transport públic de la seua competència en àmbit urbà.

f) Carril, via o plataforma reservada: infraestructura per al transport terrestre reservada a l'ús exclusiu de determinats vehicles, com ara bicicletes o cicles, autobusos o autocars, tramvies o metros lleugers, taxis o vehicles amb un nombre mínim d'ocupants o de baixes emissions.

g) Connectivitat: qualitat d'un punt o territori que expressa en quina mesura un sistema de transports permet arribar a la destinació en condicions de seguretat, comoditat i igualtat, i de la forma més autònoma i ràpida possible.

h) Costos externs: costos econòmics associats al transport i la mobilitat que no es reflecteixen en el preu i que no es tenen en compte en l'ordenació i gestió de l'activitat, ni en les decisions que prenen els agents econòmics que hi operen.

Es poden considerar costos externs, entre altres, els que es deriven d'accidents, congestió, contaminació atmosfèrica, contaminació de les aigües, canvi climàtic, soroll, ocupació i fragmentació del territori, pèrdua de biodiversitat, reducció de la connectivitat ecològica i deterioració de la naturalesa, i generació de desigualtat social.

i) Estació de recàrrega per a vehicles elèctrics: infraestructura d'accés públic dissenyada expressament per a albergar instal·lacions i servicis destinats a la recàrrega ultraràpida de vehicles elèctrics. L'espai pot estar compartit amb altres instal·lacions i servicis destinats a la cobertura de les necessitats de la circulació sempre que es realitze sota les condicions de seguretat que indique la legislació sectorial. Representa una figura estratègica en el procés d'electrificació del transport en el desplegament del qual han de col·laborar les diferents administracions públiques competents.

j) Gestió de la demanda de mobilitat: polítiques, estratègies i plans que influïxen en la conducta de les persones per a reduir o redistribuir la demanda de viatges amb la finalitat de promoure una mobilitat sostenible.

k) Gran centre d'activitat: lloc o ubicació on es desenvolupa o concentra més intensament un determinat treball o tasca, com l'atenció sanitària, educació i formació, oci, esport, comerç, indústria i transport, perquè agrupa centres de treball de diferents empreses o implica l'assistència de moltes persones usuàries, en què genera major

intensitat en la mobilitat, a més de la corresponent a les persones que hi treballen, en general o en determinades puntes horàries.

l) Import total d'una actuació completa: s'entén com el cost total estimat de l'obra, inclòs, en tot cas, el dels servicis afectats, així com les despeses generals, el benefici industrial, l'estimació del cost de les expropiacions i el percentatge corresponent als treballs de conservació o enriquiment del patrimoni històric espanyol.

m) Mobilitat activa: desplaçament de les persones en mitjans no motoritzats o utilitzant l'activitat física humana, com caminar o desplaçar-se amb bicicleta o cycle.

n) Mobilitat inclusiva: és aquella que té per objectiu garantir l'accés als servicis de transport i la mobilitat en general a tots els ciutadans i les ciutadanes sense que hi haja menyscapte per situacions de discapacitat, nivell de renda, lloc de residència, edat, sexe, gènere, o pertinença a un grup social determinat.

ñ) Mobilitat sostenible: aquella que se satisfà en un temps i amb un cost raonables, tant per a l'usuari com per al conjunt de la societat, que s'estructura al voltant d'un sistema de transports segur i eficaç, el qual permet un accés equitatiu i inclusiu i en el qual es reduïxen i limiten els efectes adversos del transport sobre el medi ambient i la salut, en particular: l'emissió a l'atmosfera de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants, el soroll, el consum de recursos no renovables, l'ocupació de sòl, la pèrdua de biodiversitat, la fragmentació d'hàbitats i la reducció de la connectivitat ecològica, i que fomenta la mobilitat i el transport de zero emissions.

o) Node logístic: àrea geogràfica d'intercanvi modal de mercaderies on es realitzen activitats que aporten valor afegit a la cadena de transport, com ara la manipulació, el processament i, si és el cas, l'emmagatzematge de la mercaderia. El concepte de node logístic engloba les terminals de transports de mercaderies, els centres de transport per carretera, les instal·lacions ferroviàries d'intercanvi modal, els carregadors ferroviaris de titularitat privada, els ports i les seues terminals ferroportuàries, els ports secs i terminals marítimes interiors, les zones d'activitats logístiques, els centres de càrrega aèria, els nodes per a distribució urbana de mercaderies i tots els nodes amb altres denominacions que complisquen els criteris anteriors.

p) Nodes de servicis de mobilitat: instal·lacions d'intercanvi multimodal o de mitjà de transport, situades estratègicament, que responen a criteris de funcionalitat, accessibilitat universal, digitalització i sostenibilitat ambiental i que es configuren com a punts de connexió i transbord de persones, en particular amb el transport públic col·lectiu, els servicis de mobilitat compartida, els desplaçaments a peu, en bicicleta o per mitjà de vehicles de mobilitat personal, amb l'objectiu de facilitar la intermodalitat, optimitzar els desplaçaments i fomentar una mobilitat sostenible, accessible i menys dependent del vehicle privat.

q) Pla de mobilitat sostenible d'entitats locals: instrument de planificació que arreplega un conjunt d'actuacions dins d'un determinat àmbit territorial l'objectiu del qual és implantar models de mobilitat i formes de desplaçament amb menor impacte ambiental, com el transport públic, els servicis de mobilitat compartida i col·laborativa, i la mobilitat activa.

r) Pla de mobilitat sostenible simplificat d'entitats locals: instrument de planificació de la mobilitat concebut per als municipis de menys de 50.000 habitants que no ha d'incloure necessàriament el contingut complet d'un pla de mobilitat sostenible però ha de permetre, de manera àgil i senzilla, fer un diagnòstic i adoptar les mesures específiques per a fomentar una mobilitat amb menor impacte ambiental que s'adapten millor a la situació específica del municipi, i ha prendre en consideració diferents modes de transport sostenible, inclosa la mobilitat activa.

s) Pla de mobilitat sostenible al treball: conjunt de mesures, impulsades per la direcció del centre de treball i elaborades en el marc de la negociació col·lectiva, l'objecte del qual és racionalitzar els desplaçaments al lloc on es du a terme l'activitat dels empleats, clients, proveïdors i visitants.

t) Pobresa de transport: incapacitat o dificultat de les persones i les llars per a afrontar els costos del transport públic o privat, o la falta d'accés o l'accés limitat al transport

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 33

necessari per a accedir a servicis i activitats socioeconòmics essencials en condicions suficients per a una bona qualitat de vida, d'acord amb els contextos social i territorial.

u) Servicis de transport públic de persones a demanda: aquells que es presten per compte d'altri, a sol·licitud de l'usuari, que poden estar subjectes o no a un itinerari, calendari i horari fixats i s'exercixen en el marc d'un contracte públic, amb qualsevol classe de vehicle.

v) Servicis de mobilitat de connexió al ferrocarril: servicis de mobilitat per carretera especialment concebuts per a permetre l'enllaç amb un servici ferroviari.

w) Servicis de mobilitat compartida: servicis consistents en posar a la disposició de les persones usuàries vehicles per al lloguer sense conductor per períodes de temps normalment curts. S'inclouen en esta categoria, entre altres, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinets o altres vehicles de mobilitat personal.

x) Servicis de mobilitat col·laborativa o «carpooling»: servicis en els quals diverses persones usuàries compartixen en un mateix viatge un vehicle de turisme, efectuats a títol no onerós, excepte, si és el cas, per la compartició de despeses. Les persones usuàries es posen en contacte a través d'una plataforma d'intermediació, i les empreses que porten a terme esta activitat d'intermediació poden fer-ho a títol onerós. A l'efecte de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació del transport terrestre, els servicis de mobilitat col·laborativa són transports privats particulars.

y) Sistema de gestió: conjunt d'elements d'una organització interrelacionats o que interactuen per a establir els objectius, les polítiques i els processos necessaris per a l'assoliment d'estos objectius. Els elements del sistema inclouen l'estructura de l'organització, els rols i les responsabilitats, la planificació, la conservació i l'operació, l'avaluació i la millora de l'acompliment.

z) Sistema de gestió ambiental: part del sistema de gestió usada per a gestionar aspectes ambientals, assegurar el compliment dels requisits legals en matèria de medi ambient, identificar els riscos mediambientals i assistir en la consecució d'objectius.

z') Servici de subministrament elèctric a vaixells: el que té com a finalitat el lliurament, a títol onerós, d'energia elèctrica a vaixells atracats en port i que es presta des d'instal·lacions fixes o mòbils, de transformació, adaptació i control, connectades a la xarxa elèctrica, a fi que els vaixells puguin apagar els seus motors auxiliars en la seua estada en port. Este servici inclou la manipulació inherent d'equips de transformació, control i connexió necessaris per a subministrar energia des de la xarxa elèctrica a les embarcacions, i es presta d'acord amb el que disposa la disposició adicional vint-i-unena de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric.

2. De manera específica, en relació amb l'entorn controlat de proves regulat en el capítol I del títol V, s'entén per:

a) Autoritat de supervisió: administració, ens o organisme que, per raó de la matèria i l'àmbit d'actuació del projecte admés en l'entorn controlat de proves, estiga encarregat de dur a terme el seguiment i supervisió de les proves integrants del projecte d'innovació d'acord amb el protocol i el contingut del capítol I del títol V. Pot actuar més d'una autoritat de supervisió en cada projecte en funció de quina siga l'Administració a la qual afecta el projecte, segons l'àmbit competencial i territorial en el qual es desplega i en funció del tipus de transport afectat.

b) Comissió de Persones Expertes en Mobilitat: grup d'experts en mobilitat i transports seleccionats, en funció de les característiques de cada projecte, per l'Oficina d'una llista d'experts, que ha d'exercir les funcions que preveu el capítol I del títol V d'esta llei.

c) Entorn controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat («entorn controlat de proves»): conjunt de disposicions que emparen la realització controlada i delimitada de proves d'un projecte pilot de mobilitat que, sense constituir una activitat de transport o mobilitat, es regix per les condicions i els límits que estableix el protocol d'admissió, d'acord amb el marc de la present llei.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 34

d) Oficina Gestora de l'Entorn Controlat de Proves («Oficina»): la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible assumix les funcions d'esta Oficina incloses en el capítol I del títol V d'esta llei. El funcionament d'esta Oficina s'ha de regular reglamentàriament.

e) Promotor: qualsevol persona física o jurídica, pública o privada, amb domicili dins o fora de la Unió Europea, que siga responsable del desplegament d'un projecte pilot segons el que preveu el capítol I del títol V d'esta llei.

f) Projecte pilot d'innovació en mobilitat («projecte» o «projecte pilot»): conjunt de proves experimentals d'un projecte d'innovació en mobilitat que es du a terme de forma supervisada, subjecte a les condicions acordades en el protocol i de conformitat amb el que preveu el capítol I del títol V d'esta llei.

Article 3. *Relacions entre administracions públiques.*

1. Les administracions públiques han d'ajustar les seues actuacions en matèria de transports i mobilitat als principis de lleialtat institucional, informació mútua, cooperació, col·laboració i coherència de les polítiques públiques, en el marc de les competències atribuïdes a cada una, per tal d'afavorir la millor integració dels diferents modes de transport, la reducció global d'emissions i consum energètic en el transport, i la intermodalitat, i d'aconseguir major qualitat i eficiència dels servicis a la ciutadania.

2. Les administracions públiques, en l'exercici de les seues competències en matèria de transports, poden concertar l'establiment de criteris i objectius comuns amb la finalitat de millorar la qualitat del sistema de mobilitat, amb els instruments de governança que regula el títol I de la present llei.

Article 4. *Dret a la mobilitat sostenible.*

1. Es reconeix el dret de tots els ciutadans i ciutadanes a gaudir d'un sistema de mobilitat sostenible i just en els termes que estableix l'ordenament jurídic, que permeta l'exercici lliure dels drets i llibertats constitucionals, que afavorisca la realització de les activitats personals, empresarials i comercials, a més d'atendre les necessitats de les persones menys afavorides i de les zones geogràfiques afectades per processos de despoblació i, en particular, que preste especial atenció als supòsits de mobilitat quotidiana.

2. Les administracions públiques, en el marc de les seues competències, han de facilitar el dret a la mobilitat en els termes establits en l'ordenament jurídic, a través d'un sistema de mobilitat, definit com un conjunt d'infraestructures per al transport, modes de transport i servicis accessibles que faciliten el transport de les mercaderies i els desplaçaments de les persones amb independència de les seues circumstàncies de discapacitat, edat, salut, sexe, gènere, situació socioeconòmica o qualsevol altra característica de rellevància similar a les anteriors, en els termes més amplis d'autonomia, seguretat, comoditat i assequibilitat.

3. El sistema de mobilitat constituïx un element essencial per a millorar la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes i les seues oportunitats de progrés en relació amb l'accés a l'ocupació, la formació, els béns i servicis, la cultura, l'oci i les altres activitats quotidianes. En conseqüència, ha de ser eficaç, segur, assequible, eficient, accessible, socialment inclusiu i respectuós amb les necessitats i la salut de les persones i amb el medi ambient, i ha d'integrar, a més, solucions digitals per a facilitar estos objectius.

4. El sistema de mobilitat ha de ser un sistema multimodal integrat que afavorisca la mobilitat activa i sostenible i els servicis de transport públic regulars, discrecionals o a demanda, servicis de mobilitat compartida i servicis de mobilitat col·laborativa.

5. El sistema de mobilitat s'ha de desenvolupar en benefici de les generacions actuals i futures, la prosperitat econòmica, la cohesió social, l'equilibri territorial i la qualitat de vida i la igualtat de gènere, i ha d'evitar situacions de pobresa de transport.

Article 5. *Principis rectors.*

L'acció de les administracions públiques en els àmbits de competència respectius ha d'estar guiada pels principis rectors següents:

1. Seguretat de les persones i del sistema multimodal integrat de mobilitat en el seu conjunt, que inclou la seguretat operacional, la seguretat viària, la seguretat contra actes il·lícits, la seguretat sanitària i la ciberseguretat.

2. Cohesió social i territorial: la planificació de les polítiques de mobilitat ha de posar a la ciutadania en el centre de les decisions, de manera que afavorisca la integració econòmica i social de totes les persones amb independència del seu lloc de residència, i ha d'atendre de manera especial els territoris més despoblats i amb alta dispersió poblacional.

3. Perspectives de gènere i igualtat de tracte i no-discriminació: els sistemes de transports i mobilitat han de vetlar per la igualtat de tracte i han de previndre la discriminació de les persones per qualsevol circumstància social, i en particular per raó de sexe, edat, discapacitat, mobilitat reduïda, origen racial o ètnic, llengua, orientació sexual o identitat de gènere, o situació socioeconòmica.

4. Sostenibilitat ambiental, social i econòmica: els sistemes de transports i mobilitat han de ser ambientalment, socialment i econòmicament sostenibles. En particular, han de:

a) Vetlar per la salut de les persones, pel seu benestar i qualitat de vida, i reduir les emissions que afecten el medi ambient, la qualitat de l'aire i el soroll.

b) Fomentar una transició justa als nous models de mobilitat, amb condicions de treball dignes i amb una formació adaptada, i vetlar per l'equitat economicosocial.

c) Prioritzar la descarbonització, a través de l'electrificació i l'ús de combustibles renovables, l'eficiència energètica i el respecte a l'entorn natural i urbà, amb la base per a aconseguir els objectius climàtics dels principis fixats en el Pla nacional integrat d'energia i clima (PNIEC), entre els quals es troben la neutralitat tecnològica i el cost-eficiència.

d) Orientar les prioritats d'inversions en infraestructures de transport amb la base de criteris de racionalitat i proporcionalitat i, en particular, amb atenció especial a la mobilitat quotidiana, el medi ambient i la salut, la intermodalitat, la tecnologia, la seguretat i la conservació de les infraestructures, per al millor aprofitament de les infraestructures existents i els recursos públics, sense perjudi de continuar promovent noves inversions que permeten cobrir les necessitats bàsiques en matèria de transports en tots els territoris.

5. Servici al desenvolupament econòmic sostenible: la mobilitat ha de contribuir al desenvolupament econòmic sostenible i a la millora de la productivitat i resiliència de l'activitat econòmica, la producció industrial i la distribució de béns de consum, i ha de respectar els principis de neutralitat climàtica i neutralitat competitiva.

6. Digitalització: la mobilitat ha d'aprofitar el potencial de la digitalització i la tecnologia, com a ferramentes per a millorar l'adequació del sistema a les necessitats de la ciutadania i del sector productiu de la manera més eficient possible.

7. Accessibilitat universal: els sistemes de transports i mobilitat, inclosos servicis, infraestructures i processos, s'han de concebre i projectar des de l'origen de manera que puguin ser comprensibles, utilitzables i practicables per totes les persones, en la major extensió possible, en condicions de seguretat i comoditat i de la forma més autònoma i natural possible, sense necessitat, llevat que no hi haja cap alternativa, de cap adaptació ni disseny especialitzat.

8. Resiliència del sistema de transports: s'ha de desplegar un sistema de transports resilient, flexible i adaptable al canvi, dinàmic i coordinat entre els diferents modes de transport i nivells d'administració pública, amb una visió integrada des del punt de vista de la gestió d'infraestructures.

9. Compliment dels compromisos internacionals assumits per Espanya: el desplegament de la política de mobilitat ha d'estar alineat amb (i) els objectius assumits per Espanya a escala internacional, en particular els relatius a la preservació del clima, la conservació de la biodiversitat i la qualitat ambiental, (ii) la política i la normativa europea sobre esta matèria, (iii) els plans i estratègies desenvolupats per al compliment dels

objectius fixats, i (iv) els estàndards i classificacions que s'establisquen sobre els diferents modes, servicis, recursos i prioritats en relació amb la sostenibilitat.

10. Transparència, sensibilització i participació ciutadana: les administracions públiques han de desplegar les polítiques de mobilitat, tant de persones com de mercaderies, amb un enfocament integrador, basat en un model de govern obert, en el qual la transparència i claredat en les comunicacions amb el ciutadà i la ciutadana, la sensibilització, la participació i la col·laboració siguen principis informadors del procés de presa de decisions, i han de donar oportunitat d'involucrar-se en este procés a tota la ciutadania, als agents públics i privats, als sectors productius i als territoris interessats, de manera que se situe les persones en el centre de les decisions.

11. Foment de la ciutat de proximitat: amb la finalitat d'avançar cap a ciutats amb menor impacte ambiental i millor qualitat de vida, les administracions públiques han de coordinar les polítiques de desenvolupament urbà i territorial, econòmiques i de mobilitat per a fomentar la ciutat de proximitat de manera que s'acurte la longitud dels desplaçaments, es minimitze el nombre de desplaçaments habituals contaminants i es disminuisquen els impactes ambientals, i s'afavorisquen així l'ús racional del territori i els desenvolupaments urbans sostenibles.

TÍTOL I

Sistema General de Mobilitat Sostenible

Article 6. *El Sistema General de Mobilitat Sostenible.*

1. Es crea el Sistema General de Mobilitat Sostenible com a instrument de cooperació i col·laboració entre l'Administració General de l'Estat, les comunitats i ciutats autònomes, i les entitats locals en l'àmbit de les polítiques públiques de mobilitat i transports, tant de persones com de mercaderies, per tal de propiciar la seua sostenibilitat econòmica, social i mediambiental, amb respecte, en tot cas, pel repartiment competencial.

2. El Sistema General de Mobilitat Sostenible facilita la participació dels sectors productius, l'àmbit acadèmic i la societat civil en la definició de les polítiques de transport i mobilitat.

3. El Sistema General de Mobilitat Sostenible pot comptar amb els instruments de participació i col·laboració entre les administracions competents que acorden establir, que poden tindre caràcter multilateral o bilateral, atesa la naturalesa de les matèries objecte de col·laboració. En tot cas, formen part del Sistema General de Mobilitat Sostenible, d'acord amb el que preveu esta llei:

- a) El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.
- b) El Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

4. El Sistema General de Mobilitat Sostenible compta amb dos ferramentes per al desplegament de la seua activitat:

- a) El Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i els documents que el complementen, amb caràcter vinculant, en tot cas, per a l'Administració General de l'Estat.
- b) L'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM).

Article 7. *Objectius del Sistema General de Mobilitat Sostenible.*

Els objectius del Sistema General de Mobilitat Sostenible, sense perjuí dels objectius que tinguen atribuïts les administracions públiques integrants d'este sistema en l'àmbit de les seues competències, són els següents:

- a) L'establiment d'objectius, metodologies i ferramentes de seguiment de les polítiques de transport i mobilitat desplegades per les administracions, a través del

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 37

Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i els documents complementaris.

b) La coordinació dels servicis de transport i mobilitat que són competència de l'Administració General de l'Estat.

c) La millora en el disseny, la implementació i el seguiment de servicis de mobilitat, incloses les zones rurals o de baixa densitat de població.

d) L'impuls de les actuacions d'integració i interoperabilitat tecnològica i territorial de sistemes d'informació, títols de transport i pagament dels servicis de mobilitat i altres servicis accessoris o complementaris de la mobilitat.

e) El suport en la presa de decisions i definició de polítiques coordinades en matèria de mobilitat i inversions.

f) La implementació d'un sistema que permeti subministrar informació a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), al qual es referix l'article 13.

g) La salvaguarda dels principis rectoris del sistema de mobilitat regulats en l'article 5, d'acord amb la disposició final novena.

h) El seguiment dels plans de mobilitat sostenible, dels plans de mobilitat sostenible al treball, així com d'altres instruments de planificació a què es fa referència en el capítol 2 del títol II.

i) La gestió integrada del sistema des de criteris de seguretat (la seguretat operacional, la seguretat viària, la seguretat contra actes il·lícits, la seguretat sanitària i la ciberseguretat), qualitat i eficiència.

j) Col·laborar en la planificació coordinada d'infraestructures i servicis de transport i mobilitat, especialment en els modes terrestres, i entre les diferents administracions.

Article 8. *El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.*

1. Es crea, com a òrgan de cooperació regulat per l'article 145 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible, destinat a la governança del Sistema General de Mobilitat Sostenible.

2. El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible té com a finalitat una cooperació eficaç i coherent de l'Administració General de l'Estat, de les comunitats i ciutats autònomes, i de les administracions locals en matèria de transport i mobilitat.

Article 9. *Composició i adopció d'acords pel Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.*

1. El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible està integrat per representants de les diferents administracions competents en la matèria. Este fòrum està compost per la presidència, les vicepresidències i les vocalies.

2. La composició i funcions del Fòrum s'han de precisar a través d'un desplegament reglamentari. En tot cas, la presidència correspon a la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i entre les vocalies han de quedar representades les comunitats autònomes, les ciutats amb estatut d'autonomia, els municipis de més de mig milió d'habitants, les entitats locals amb competències en matèria de mobilitat i transports designades per la Federació Espanyola de Municipis i Províncies o l'entitat que la substitueixca, de manera que es garantisca la representació de tots els territoris, així com de les administracions públiques competents en matèria de mobilitat i transports en els territoris històrics i insulars.

3. Quan la naturalesa dels assumptes i temes a tractar ho justifiqui o aconselli, la Presidència, per iniciativa pròpia o a proposta dels membres del Ple, pot convocar per a assistir i participar, amb veu però sense vot, representants de les autoritats del transport metropolità en conurbacions o àrees metropolitanes de més d'1 milió d'habitants, o d'altres persones d'acord amb el que s'establisca reglamentàriament.

4. El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible ha d'aprovar el reglament intern per majoria absoluta. La resta d'acords s'adopten per majoria dels assistents, sense perjudici del que disposa l'apartat següent.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 38

5. El debat sobre assumptes o l'adopció d'acords que afecten les competències d'una comunitat o ciutat autònoma o d'una entitat local requereix la conformitat de la institució afectada.

Article 10. *Funcions del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.*

1. El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible té les funcions següents:
 - a) Emetre un informe sobre el Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i documents complementaris, així com les revisions que se'n facen.
 - b) Emetre un informe sobre l'Instrument de Planificació Estratègica Estatal en Mobilitat (IPEEM) abans que s'aprove.
 - c) Contribuir a la millora de la definició de l'estructura i funcionament de l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), així com dels objectius i continguts de la informació que haja de contindre.
 - d) Emetre un informe sobre els criteris per a identificar els grans centres d'activitat que hagen de disposar de plans de mobilitat sostenible.
 - e) Contribuir a l'elaboració de la memòria quadriennal sobre el funcionament del Sistema General de Mobilitat Sostenible.
 - f) Sol·licitar els informes que s'acorden al Consell Superior de Mobilitat Sostenible.
 - g) Prendre en consideració els informes que emanen del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.
 - h) Totes les que contribuïsquen a millorar la cooperació de les administracions públiques en matèria de mobilitat i transports.
2. A este efecte, s'ha d'elaborar un pla de treball quadriennal.

Article 11. *El Consell Superior de Mobilitat Sostenible.*

1. Es crea el Consell Superior de Mobilitat Sostenible, com un òrgan del Sistema General de Mobilitat Sostenible adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.
2. És el màxim òrgan consultiu en matèria de mobilitat i transports en els diferents aspectes, que pretén servir de via institucional de participació i cooperació entre els sectors econòmics, les organitzacions socials, les persones usuàries i les administracions públiques.
3. El Consell Superior de Mobilitat Sostenible s'organitza per seccions corresponents als diferents àmbits temàtics en què es considere necessari estructurar la seua activitat.
4. La composició, l'estructura i el funcionament d'este Consell s'han d'establir reglamentàriament i, en tot cas, s'ha de garantir la participació del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic i del Ministeri de l'Interior, a través de la Direcció General de Trànsit, de les organitzacions empresarials i sindicals, de les associacions de consumidors i usuaris d'àmbit estatal més representatives, de les universitats i centres d'investigació i, en general, de les entitats cíviques i socials, inclòs el sector associatiu de la discapacitat.

Article 12. *Funcions del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.*

El Consell Superior de Mobilitat Sostenible té les funcions següents:

- a) Emetre un informe preceptiu en el procediment d'elaboració del Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i documents complementaris, així com en les seues revisions. Així mateix, ha d'informar preceptivament l'Instrument de Planificació Estratègica Estatal en Mobilitat (IPEEM).
- b) Emetre informes sobre qualsevol assumpte que tinga una transcendència per al sistema de mobilitat que faça aconsellable que el Govern, els ministeris o, de manera facultativa, les altres administracions competents en matèria de mobilitat i transports el sotmeten a la seua consideració.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 39

- c) Fer propostes en relació amb la mobilitat i els transports sostenibles.
- d) Rebre informació, amb la periodicitat que es determine, respecte a les polítiques de transport públic col·lectiu, servicis de mobilitat, infraestructures de transport i dels altres sistemes de transport i mobilitat, inclosa la mobilitat activa, que establisquen les administracions competents en la matèria.
- e) Desplegar una tasca permanent de prospecció i detecció de necessitats formatives del sistema productiu vinculat a la mobilitat i al transport, segons el que estableix l'article 93, sense perjudi de les competències i la tasca d'altres administracions o òrgans sobre esta matèria.
- f) Informar en altres supòsits que reglamentàriament es determinen.

Article 13. *Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM).*

1. Es crea l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM) com a instrument digital del Sistema General de Mobilitat Sostenible sota la direcció del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en coordinació amb la Secretaria d'Estat de Digitalització i Intel·ligència Artificial. Amb este instrument es tracta de garantir la disponibilitat per a totes les administracions i, en les condicions que s'establisquen reglamentàriament, per als gestors i professionals de la mobilitat i transports, la comunitat investigadora i la ciutadania, de la informació relativa a la mobilitat generada a partir de les dades proporcionades per les administracions públiques, els operadors de transport i els gestors d'infraestructures, entre altres. Estes dades han de seguir les especificacions tècniques indicades des de la Direcció General de la Dada, integrada dins de la Secretaria d'Estat de Digitalització i Intel·ligència Artificial.

2. Les dades i la informació gestionades a través del EDIM han d'aportar una visió integrada que permeta analitzar-les, facilite la gestió de la mobilitat, millore el disseny de solucions de mobilitat sostenibles i eficients i aporte transparència per al disseny de les polítiques públiques en matèria de transports i mobilitat. La informació gestionada ha de permetre realitzar el seguiment dels indicadors que estableix el Document d'Orientacions de Mobilitat Sostenible (DOMOS) a què es referix l'article 15.

3. L'EDIM s'ha d'estructurar de manera modular i ha d'incloure informació de manera sistemàtica de diferents àrees, per als àmbits de la mobilitat urbana, metropolitana i interurbana, tant de persones com de mercaderies. Ha de contindre, com a dades bàsiques, informació relativa a l'oferta i la demanda dels diferents modes de transport i mobilitat, informació sobre els servicis de transport públic i servicis de mobilitat que són competència de totes les administracions, les relatives a informació de la situació financera i costos de prestació dels servicis de tots els modes de transport públic, inversions en matèria d'infraestructures de transport, que diferencie l'obra nova i la conservació, inventari d'infraestructures i terminals de transport, informació sobre nodes de servicis de mobilitat juntament amb els servicis de mobilitat que ofereixen, condicions i grau d'accessibilitat, així com totes les que s'acorden en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

4. Amb la finalitat d'aconseguir la màxima fiabilitat de la informació que es genere, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en coordinació amb la Secretaria d'Estat de Digitalització i Intel·ligència Artificial i l'Institut Nacional d'Estadística, ha d'establir la definició i normalització de dades i fluxos, la selecció d'indicadors i els requeriments tècnics necessaris per a la integració i l'anàlisi de la informació des de la perspectiva del principi d'accessibilitat universal. Així mateix, ha d'establir, d'acord amb el mateix procediment, el cronograma temporal, que s'ha de dur a terme d'acord amb els recursos de què es dispose.

5. L'EDIM ha d'estar a la disposició de les administracions públiques. Així mateix, en els termes d'accés i difusió que acorde el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible, es pot posar a disposició dels gestors i professionals de la mobilitat i transports, de la comunitat investigadora, així com de la ciutadania, si es manté la interoperabilitat amb la resta d'espais de dades sectorials a constituir.

6. L'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals han d'acordar, en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible, la manera d'accedir

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 40

als sistemes d'informació respectius per a permetre l'alimentació d'este sistema d'informació de la manera més ràpida i automàtica possible, i les dades necessàries per a mantindre'l i desenvolupar-lo. De la mateixa manera, les administracions locals, autonòmiques i estatal han d'acordar les condicions per a l'accés i disposició de les dades que formen part del sistema d'informació que necessiten per a exercir les seues competències.

Article 14. Finançament del funcionament i les actuacions del Sistema General de Mobilitat Sostenible.

1. Els pressupostos generals de l'Estat de cada any han d'incloure, en el pressupost del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, la partida o les partides necessàries per a assegurar el funcionament adequat del Sistema General de Mobilitat Sostenible, incloent-hi, entre altres, les següents:

- a) Costos de funcionament i secretaria del Sistema General de Mobilitat Sostenible i dels seus instruments de gestió i participació.
- b) El desenvolupament adequat de l'EDIM.
- c) Programes de sensibilització i informació a la ciutadania.
- d) Altres activitats de caràcter anàleg que determine el pla de treball quadriennal al qual es referix l'article 10.

2. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot subscriure instruments de col·laboració, amb altres departaments ministerials, amb altres administracions públiques autonòmiques i locals i amb entitats públiques o privades, per a la realització de les activitats que arreplega este títol, que poden finançar-se amb càrrec als crèdits que s'assignen al Sistema General de Mobilitat Sostenible.

TÍTOL II

Foment de la mobilitat sostenible

CAPÍTOL I

Bases per a la mobilitat sostenible

Article 15. El Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i documents complementaris.

1. El Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) és la ferramenta del Sistema General de Mobilitat Sostenible que constituïx el marc de condicions orientatives per a la planificació i gestió sostenible del transport i la mobilitat, sobre la base de la col·laboració i cooperació de les administracions públiques en l'àmbit de les seues competències.

2. Per a l'elaboració del DOMOS s'ha de seguir el procediment següent:

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de crear una comissió tècnica integrada per representants de totes les administracions, la funció de la qual és l'elaboració de l'avantprojecte de DOMOS sobre la base de l'índex de continguts que ha de presentar el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. La composició d'esta comissió s'ha de regular reglamentàriament. Esta comissió tècnica ha de comptar, en tot cas, amb representació del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic i del Ministeri de l'Interior a través de la Direcció General de Trànsit.

El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i el Consell Superior de Mobilitat Sostenible han d'informar preceptivament sobre l'avantprojecte i, finalment, s'ha de sotmetre a informació pública. Una vegada analitzades i valorades les al·legacions, la comissió tècnica ha d'elaborar una proposta definitiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 41

El DOMOS ha de ser aprovat per acord del Consell de Ministres, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, i s'ha d'enviar al Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible perquè en quede assabentat.

Este mateix procediment s'ha d'aplicar a la tramitació de les revisions periòdiques del DOMOS, que s'han de fer, com a màxim, cada deu anys.

3. El DOMOS té caràcter vinculant per a totes les polítiques públiques de l'Administració General de l'Estat i condiona especialment la política d'ajudes de l'Estat en matèria de mobilitat. Les altres administracions el poden assumir si ho acorden voluntàriament.

4. Formen part del contingut mínim del DOMOS:

a) Orientacions generals per a una mobilitat sostenible, incloent-hi de manera específica recomanacions per a la mobilitat urbana i metropolitana i recomanacions per a la mobilitat rural o de zones de baixa densitat de població.

b) Objectius, sendes i fites quantitatives i qualitatives de caràcter indicatiu de les polítiques de les administracions públiques.

c) Orientacions sobre els criteris de planificació d'infraestructures de transport, tant per a la generació de nova infraestructura com per a la gestió sostenible i eficient de la conservació de les infraestructures existents.

d) Sistema d'indicadors per al seguiment dels objectius, sendes i fites.

e) Relació dels àmbits temàtics d'altres instruments i ferramentes de la mobilitat sostenible, com ara les recomanacions metodològiques i guies de bones pràctiques.

f) Elements de les estratègies i plans de les administracions públiques en matèria d'informació, sensibilització i formació.

g) El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible pot acordar ampliar este contingut.

5. Són documents complementaris del DOMOS, per al que preveu l'apartat 1, els documents de recomanacions metodològiques i els documents de guies de bones pràctiques, que regulen els articles 18 i 19. N'ha d'informar preceptivament el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i el Consell Superior de Mobilitat Sostenible, i s'han de sotmetre a informació pública abans d'aprovar-los la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Article 16. Orientacions generals per a una mobilitat sostenible que s'han d'incloure en el DOMOS.

1. El DOMOS ha de contindre pautes generals que servisquen d'orientació a les administracions públiques i altres entitats per a facilitar l'exercici de les seues funcions en l'àmbit de les competències en matèria de transports i mobilitat, i ha d'especificar, en tot cas, les aplicables a la mobilitat urbana i metropolitana, les aplicables a la mobilitat en els entorns rurals o de baixa densitat de població i les aplicables a les grans infraestructures de transport i mobilitat.

2. Les orientacions generals per a una mobilitat sostenible que s'han d'incloure incloure en el DOMOS, d'acord amb els principis i les finalitats d'esta llei, han d'establir, almenys, els aspectes següents:

a) Orientacions sobre la manera d'integrar la gestió de la mobilitat en l'ordenació del territori i en la planificació urbana, inclosos els fonaments per a l'avaluació prèvia de la mobilitat generada pels nous desenvolupaments urbanístics.

b) Orientacions sobre la manera d'integrar la gestió de la mobilitat en la planificació de les grans infraestructures de transport i mobilitat.

c) Modalitats de processos de participació pública.

d) Orientacions sobre els procediments per a l'elaboració periòdica d'enquestes de caracterització de la mobilitat dels ciutadans i ciutadanes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 42

e) Orientacions sobre possibles instruments normatius i financers a implementar per a crear incentius i estímuls a la inversió privada en el desplegament de tecnologies i solucions innovadores.

Article 17. Sistema d'indicadors per al seguiment de sendes i fites que s'han d'incloure en el DOMOS.

1. El sistema d'indicadors que s'han d'incloure en el DOMOS ha de ser un mecanisme d'informació per a disposar de dades quantitatives i qualitatives sobre l'estat del transport i la mobilitat, així com de l'estat de les infraestructures.

2. La selecció dels indicadors i les variables ha de seguir els criteris següents: integritat; qualitat, compatibilitat i comparabilitat; rendiment, impacte i eficiència, i accessibilitat, sostenibilitat, transparència, claredat, perspectiva de gènere i inclusió.

3. El sistema d'indicadors s'ha d'integrar en l'Observatori del Transport i la Logística a Espanya, o en qualsevol altra ferramenta que s'establisca per a este fi.

4. El sistema d'indicadors ha de permetre fer avaluacions integrades dels resultats de les polítiques de mobilitat sostenible.

5. Els indicadors que deriven d'estadístiques públiques nacionals els ha d'incloure prèviament l'INE en la planificació estadística nacional.

Article 18. Els documents de recomanacions metodològiques.

1. Els documents de recomanacions metodològiques són documents complementaris del DOMOS que inclouen els mètodes i les ferramentes bàsiques per a elaborar diversos instruments de planificació relacionats amb els diferents modes de transport i mobilitat i la seua implantació en l'àmbit corresponent, que poden ser aplicables a la resta de les administracions públiques, quan ho acorden d'acord amb el que estableix l'apartat 3 de l'article 15, en allò que no regule la normativa dictada en exercici de les competències respectives.

2. Les recomanacions metodològiques han d'abordar, almenys, els àmbits següents:

a) Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals i plans de mobilitat sostenible simplificats d'entitats locals.

b) Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat.

c) Plans de mobilitat sostenible al treball, d'empreses o per a centres de treball.

d) Plans de mobilitat activa, saludable, sostenible i segura en centres educatius i entorns escolars i de formació.

e) Zones de baixes emissions.

f) Transport i distribució de mercaderies i infraestructura logística associada.

g) Política d'aparcament i aparcaments dissuasius, que considere els usos complementaris d'estes infraestructures com a suport de la mobilitat sostenible.

h) Implantació d'infraestructures i servicis per a la circulació segura amb bicicleta o cycle.

i) Disseny de solucions de mobilitat per a donar resposta a les necessitats dels residents en zones rurals i de baixa densitat de població.

j) Disseny de sistemes de mobilitat compartida en l'àmbit urbà.

k) Informes d'impacte sobre la mobilitat sostenible dels instruments de planificació.

3. Les recomanacions metodològiques han d'establir els objectius, el contingut i l'estructura, així com els instruments necessaris per a complir-los, fer-ne el seguiment i revisar-los, en cada un dels àmbits descrits en l'apartat anterior, i han de tindre en compte les ferramentes i tecnologies per a una planificació de les polítiques de mobilitat més eficient i sostenible.

L'accessibilitat universal a les infraestructures i mitjans de transport ha de ser un principi inspirador d'estes recomanacions.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 43

4. En el si del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible es pot acordar el contingut d'estes recomanacions metodològiques per a cada un dels àmbits a què s'aplique. El Consell Superior de Mobilitat Sostenible ha d'informar sobre el seu contingut.

Article 19. *Les guies de bones pràctiques.*

1. Les guies de bones pràctiques són documents complementaris del DOMOS que arrepleguen actuacions i experiències satisfactòries de les administracions públiques, entitats i empreses, que poden adoptar o executar unes altres.

2. Les guies de bones pràctiques han d'abordar, almenys, els àmbits següents:

a) El foment de la mobilitat activa i del foment de l'espai públic de prioritat per als vianants.

b) El foment de la mobilitat inclusiva i accessible.

c) El foment dels servicis públics de mobilitat.

d) El foment de la mobilitat sostenible al treball.

e) Solucions de mobilitat en entorns rurals o de baixa densitat de població.

f) Terminals de transport amb un consum d'energia quasi nul i de rehabilitació energètica, que servisquen de referència per als promotors de noves edificacions i per a l'atorgament o la renovació de llicències i contractes de servici públic.

g) L'impuls de la digitalització i la introducció de noves tecnologies en el transport i la mobilitat, incloent-hi el foment de la mobilitat com a servici, la integració de servicis i la intermodalitat.

h) Polítiques i mesures que permeten reduir l'impacte dels desplaçaments derivats de l'activitat turística en territori nacional.

i) El foment de la mobilitat de baixes emissions en el sistema de transport públic, incloent-hi la mobilitat compartida.

j) Mesures informatives sobre els nodes de servicis de mobilitat, inclosa la senyalització d'estos nodes i la informació sobre els servicis que oferixen.

3. L'elaboració de les guies de bones pràctiques en matèria de mobilitat sostenible que determine el DOMOS s'ha de fer en el marc de la comissió que acorde el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible a este efecte.

Article 20. *Conscienciació i sensibilització.*

1. Per al desenvolupament d'una nova cultura de la mobilitat segura, saludable i sostenible, les administracions públiques:

a) Han d'impulsar iniciatives que permeten conscienciar i sensibilitzar la ciutadania dels avantatges que aporten totes les formes de mobilitat sostenible, en particular l'activa, en la qualitat de vida, la salut i el medi ambient.

b) Han de promoure accions formatives que doten els i les professionals, les autoritats amb competències en la gestió de la mobilitat, el transport i l'urbanisme, i la ciutadania en general, de les habilitats necessàries per a aconseguir la transformació social que requereix el canvi cap a una mobilitat sostenible.

2. En l'àmbit de l'Administració General de l'Estat, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de coordinar l'elaboració d'una estratègia plurianual de conscienciació i sensibilització en matèria de mobilitat sostenible, que s'ha de desplegar per mitjà de plans quadriennals i a la qual es poden incorporar els elements següents:

a) Iniciatives integrades d'informació i sensibilització.

b) Instruments de comunicació i participació.

c) Difusió de bones pràctiques.

d) Plataformes electròniques i materials formatius.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 44

e) Programes o campanyes de promoció i suport de les accions que duguen a terme entitats públiques o privades.

f) Impuls de xarxes de col·laboració, intercanvi i aprenentatge horitzontal d'entitats i professionals.

3. En la llei de pressupostos generals de l'Estat de cada any s'han de detallar les partides específiques associades a les actuacions de conscienciació i sensibilització per a desenvolupar una cultura de mobilitat segura, saludable i sostenible.

4. Totes les actuacions que es realitzen en matèria de conscienciació i sensibilització s'han de fer en format accessible i de lectura fàcil.

Article 21. *Formació de la ciutadania en mobilitat sostenible.*

1. El sistema educatiu espanyol i el sistema de formació professional han de promoure la implicació de la societat en el desenvolupament i la implantació d'una cultura de la mobilitat activa i autònoma, segura, saludable i sostenible, pel reforç del coneixement de les actuacions personals i socials que això requerix.

2. El currículum de l'ensenyança bàsica i del Batxillerat ha d'incloure sabers vinculats a la mobilitat sostenible, l'educació viària i la convivència amb els diferents modes de transport i el seu ús en condicions de seguretat, i ha de fomentar l'adquisició de la responsabilitat personal, social i mediambiental necessària.

3. Les administracions educatives, en l'àmbit de les seues competències, han d'establir el tractament de la mobilitat sostenible en el currículum de les ensenyances no universitàries que formen part del sistema educatiu, incloent-hi els elements necessaris per a l'educació en els principis i objectius de la mobilitat activa i autònoma, segura, saludable i sostenible.

4. Les administracions educatives també han de garantir, en coordinació amb les administracions competents en matèria de mobilitat, institucions i organitzacions de l'entorn, la creació d'entorns escolars segurs, saludables, accessibles i sostenibles, i els camins escolars que permeten els desplaçaments segurs i sostenibles.

5. Així mateix, en l'àmbit de l'educació superior, les administracions educatives han de fomentar la formació en matèria de mobilitat sostenible, digitalització, seguretat i multimodalitat del transport, i han de promoure que es revise el tractament d'estes matèries en els plans d'estudis conduents a l'obtenció de títols i altres certificacions oficials en què resulte coherent segons les competències de cada un.

6. S'ha de garantir la formació inicial adequada del professorat que ha d'assumir funcions docents en matèria de mobilitat i transports sostenibles en les diferents etapes. Així mateix, les administracions educatives han d'impulsar programes de formació permanent del professorat a fi d'incloure formació específica en esta matèria, i promoure'n la revisió periòdica per a garantir l'adequació dels continguts. De la mateixa manera, s'han de fomentar accions formatives dirigides al personal no docent, els equips directius i la comunitat educativa, amb especial atenció a les persones representants de l'alumnat i de les famílies en els consells escolars i socials.

7. Les administracions públiques, en l'àmbit de les seues competències, han de promoure la formació en el marc de l'aprenentatge al llarg de la vida, amb accions formatives dirigides a persones de qualsevol edat, en format tant presencial com virtual, orientades no només a l'adquisició de noves aptituds en l'àmbit de la mobilitat i els transports sostenibles, sinó també a la difusió i el coneixement de la nova cultura de la mobilitat.

8. S'ha de procurar que la formació a la qual es referix este article estiga disponible en un format accessible per a les persones amb discapacitat i de lectura fàcil.

CAPÍTOL II

Planificació i gestió de la mobilitat

Secció 1a. Instruments de planificació

Article 22. Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM).

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de disposar d'un instrument de planificació estratègica que constituïska el marc de referència plurianual de la política general d'infraestructures de transport i servicis de mobilitat i transport de competència estatal, amb una visió integral i intermodal, que incorpore els escenaris pressupostaris, fixe una orientació de prioritats i establisca condicions als instruments de planificació d'infraestructures inclosos en la normativa sectorial. Esta planificació ha d'abastar no només la generació de nova infraestructura sinó també la gestió de la conservació de la infraestructura existent, amb uns nivells de qualitat, seguretat, sostenibilitat i eficiència adequats.

2. L'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM) ha de respondre al contingut d'esta llei i al Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) que regula l'article 15.

3. El contingut de l'IPEEM ha de ser coherent amb els objectius assumits per Espanya a escala internacional i les polítiques públiques que, de manera directa o indirecta, tinguen impacte en el transport i la mobilitat.

4. S'ha de prestar una atenció especial al principi de desenvolupament territorial i urbà sostenible, els objectius climàtics i de qualitat de l'aire i, en particular, a les emissions de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants, així com als objectius sobre conservació de la biodiversitat.

5. Quant a la planificació d'infraestructures de transport, quan l'IPEEM incloga l'execució d'infraestructures que donen resposta a necessitats o interessos pertanyents a diversos àmbits competencials, i especialment en les actuacions que afecten qüestions urbanístiques, ha d'establir els mecanismes adequats de coordinació i de corresponsabilitat en el finançament entre les administracions competents.

6. Abans d'aprovar l'IPEEM, s'ha de sotmetre a informes del Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

7. L'aprovació de l'IPEEM correspon al Consell de Ministres, que ha de comptar amb l'informe de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, vistos els informes del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

8. El termini màxim de vigència de l'IPEEM és de deu anys. Cada cinc anys s'ha de fer un seguiment de la consecució dels objectius i la revisió de les determinacions que estableix.

9. Els instruments de planificació d'infraestructures i transports d'àmbit estatal que preveja la normativa sectorial en matèria d'infraestructures de transport que s'aproven des de l'entrada en vigor d'esta llei han de ser coherents amb l'IPEEM i s'han d'adequar a les condicions que estableisca.

Article 23. Instruments de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes.

1. Les comunitats autònomes, en l'àmbit de la seua competència, poden aprovar, desenvolupar i implementar els instruments de planificació en matèria de transports i mobilitat.

2. Els instruments de planificació als quals es referix l'apartat anterior han de ser coherents amb el DOMOS per a les comunitats autònomes que hagen acordat voluntàriament assumir-ne les determinacions d'acord amb el que estableix l'apartat 3 de l'article 15.

Article 24. Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals.

1. En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'esta llei, sense perjudi del que estableix l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, els municipis de més de 20.000 habitants i menys de 50.000 habitants s'han de dotar d'un pla de mobilitat sostenible simplificat d'entitats locals, que s'ha de revisar, almenys, cada sis anys, llevat que la legislació autonòmica establisca una altra periodicitat.

2. Les comunitats autònomes poden recomanar o exigir que disposen de plans de mobilitat sostenible els municipis no inclosos en l'apartat anterior, les entitats supramunicipals amb competències en matèria de planificació del territori, urbanisme, transports o mobilitat, i les agrupacions de municipis. Quan un municipi quede integrat en l'àmbit d'una entitat supramunicipal obligada a tindre un pla de mobilitat sostenible, esta obligació substituïx el requeriment específic de l'apartat 1.

3. Els plans de mobilitat sostenible poden tindre en compte, com a referència, els criteris que estableixen les directrius metodològiques que preveu l'article 18 i han de contindre, necessàriament, mesures d'ordenació de la distribució urbana de mercaderies en cooperació amb altres municipis limítrofs, per a establir criteris homogenis.

4. Cada tres anys, les entitats territorials obligades a elaborar el pla de mobilitat sostenible han d'elaborar un informe de seguiment sobre el nivell d'implantació de les actuacions i l'avaluació de les mesures del pla.

5. L'EDIM al qual es referix l'article 13 ha d'incloure un registre de plans de mobilitat sostenible i els paràmetres i indicadors més rellevants que contenen, que s'han d'acordar en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

Article 25. Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat.

1. Els ministeris de Transports i Mobilitat Sostenible i de Treball i Economia Social, amb l'informe previ del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible, han d'establir conjuntament els criteris per a identificar els grans centres d'activitat que hagen de disposar de plans de mobilitat sostenible, així com les fites quantificables que estos plans han d'aconseguir.

Estos criteris s'apliquen supletòriament als que dispose, a este efecte, l'administració competent en matèria de transports i mobilitat o l'ordenació urbanística de cada municipi, de conformitat amb la legislació de cada comunitat autònoma.

Per a la fixació dels criteris es poden tindre en compte, almenys: la superfície del centre d'activitat, el nombre d'empreses i treballadors i treballadores afectats per torn de treball o afluència de visitants i usuaris, i la mobilitat en dies i hores punta i dates determinades.

Estos plans de mobilitat sostenible han de tindre en compte altres instruments de planificació de mobilitat concurrents i, en tot cas, han d'estar coordinats, si és el cas, amb els plans de mobilitat sostenible al treball als quals es referix l'article 26.

És l'administració competent en matèria de transport i mobilitat la que identifica els grans centres d'activitat en el seu territori. Per a això, ha de considerar els criteris anteriors i també l'agregat de les activitats que hi tinguen lloc a fi de determinar l'obligació de disposar de plans de mobilitat sostenible. Així mateix, pot establir una relació d'altres grans centres d'activitat que també hagen de tindre un pla de mobilitat sostenible, o als quals se'ls recomane tindre'n un.

2. Una vegada fixats els criteris anteriors, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible els ha de publicar. Dins del termini de díhuit mesos des de la publicació, els grans centres d'activitat obligats han d'aprovar el pla de mobilitat sostenible corresponent, que s'ha de revisar, almenys, cada cinc anys, i han de designar un gestor de mobilitat del centre d'activitat. Per a elaborar-lo, han de tindre en compte el pla de mobilitat sostenible de l'entitat local en l'àmbit territorial de la qual estiga situat el centre.

Correspon a les comunitats autònomes establir les mesures necessàries per a assegurar el compliment d'esta obligació.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 47

3. Els grans centres d'activitat han de remetre el pla aprovat a l'entitat local en l'àmbit territorial de la qual estiga situat el centre.

4. L'EDIM al qual es referix l'article 13 ha d'incloure un registre de plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat i els paràmetres i indicadors més rellevants d'estos plans, que s'han d'acordar en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

Article 26. *Plans de mobilitat sostenible al treball.*

1. En el termini de vint-i-quatre mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, les empreses i les entitats pertanyents al sector públic d'acord amb el que estableix l'article 2 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, han de disposar de plans de mobilitat sostenible al treball per als centres de treball amb més de 200 treballadors o 100 per torn el centre de treball habitual de les quals siga este centre d'activitat.

Esta obligació s'aplica també a les entitats pertanyents al sector públic estatal d'acord amb el que estableix l'article 2 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, als centres de treball amb més de 200 treballadors o 100 per torn. Així mateix, pot aplicar-se a altres entitats pertanyents al sector públic si ho estableix l'administració competent en matèria de transport i mobilitat en l'àmbit territorial corresponent.

2. Els plans de mobilitat sostenible al treball han de ser objecte d'un seguiment que permeta avaluar el nivell d'implantació de les actuacions i mesures que arpleguen. En tot cas, i sense perjudici d'altres actuacions, en el termini de dos anys des de l'aprovació, les entitats públiques i les empreses han d'elaborar un informe de seguiment sobre el nivell d'implantació de les actuacions i mesures del pla, que s'ha de repetir cada dos anys de vigència del pla.

Els plans de mobilitat sostenible al treball han de ser objecte de negociació amb la representació legal de les treballadores i treballadors. A este efecte, per a la consideració de centre de treball s'aplica la definició que conté l'article 1.5 del text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre.

En les empreses en què no hi haja representació legal, s'ha de crear una comissió negociadora constituïda, d'una banda, per la representació de l'empresa i, d'una altra banda, per una representació de les treballadores i treballadors, integrada pels sindicats més representatius i pels sindicats representatius del sector al qual pertanga l'empresa i amb legitimació per a formar part de la comissió negociadora del conveni col·lectiu que s'aplique. La representació sindical s'ha de conformar en proporció a la representativitat en el sector i garantint la participació de tots els sindicats legítims.

En el cas de les cooperatives, el pla de mobilitat l'ha d'aprovar el consell rector.

3. Els plans de mobilitat sostenible al treball han d'incloure solucions de mobilitat sostenible que tinguen en compte, per exemple, l'impuls de la mobilitat activa, el transport col·lectiu, la mobilitat de baixes emissions, solucions de mobilitat tant compartida com col·laborativa, solucions per a facilitar l'ús i la recàrrega de vehicles de zero emissions, el teletreball en els casos en què siga possible, entre altres, d'acord amb el principi de jerarquia al qual es referix l'article 28. Així mateix, han d'incloure mesures relatives a la millora de la seguretat viària i prevenció d'accidents en els desplaçaments al centre de treball, per la qual cosa s'ha de fomentar la formació en els dos vessants. S'ha de tindre en compte no solament les persones treballadores del centre sinó també els visitants, proveïdors i qualsevol altra persona que necessite accedir al centre de treball. Per a elaborar-los, s'ha de tindre en compte el pla de mobilitat sostenible de l'entitat local en l'àmbit territorial de la qual estiga situat el centre, així com, si és el cas, els instruments de regulació de la mobilitat aprovats per l'administració competent en matèria de transports i mobilitat.

Els plans poden contemplar la compensació de la petjada de carboni per a la mobilitat emissora de gasos d'efecte hivernacle sobre la qual no s'haja pogut actuar.

4. Reglamentàriament es pot establir la figura de gestor de mobilitat per als centres de treball a què es referix este article.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 48

5. A més, en relació amb els centres de treball d'alta ocupació, que són els que compten amb més de 1.000 treballadors, situats en municipis o àrees metropolitanes de més de 500.000 habitants, les entitats públiques i privades han d'incloure mesures que permeten reduir la mobilitat de les persones treballadores en les hores punta o durant la jornada laboral i han de promoure l'ús de mitjans de transport de baixes emissions o de zero emissions i de servicis de mobilitat col·laborativa, així com impulsar la mobilitat activa, i incloure ferramentes per a facilitar la recàrrega pública o privada d'esta mena de mitjans de transport.

Les administracions competents en matèria de transports i mobilitat han de vetlar per la inclusió d'estes mesures en els plans d'estos centres de treball.

6. En el cas que coincidisquen en el mateix lloc diversos centres de treball dels que s'indiquen en l'apartat 1, s'han de promoure els mecanismes de coordinació adequats entre ells per a l'intercanvi d'informació i la posada en funcionament de solucions de mobilitat sostenible.

7. A l'efecte de donar compliment al que disposa este article, les entitats públiques i empreses poden oferir als empleats i empleades targetes de transport tramitades a través d'una empresa emissora de vals de transport en els termes que preveu l'article 42.3.e de la Llei 35/2006, de 28 de novembre, de l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques i de modificació parcial de les lleis dels Impostos de Societats, sobre la Renda de no Residents i sobre el Patrimoni, i de l'article 46 bis del Reglament de l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques, aprovat pel Reial decret 439/2007 i la normativa foral concordant.

8. L'EDIM al qual es referix l'article 13 ha d'incloure un registre de plans de mobilitat sostenible al treball i els paràmetres i indicadors més rellevants d'estos plans, que s'han d'acordar en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

9. El que arreplega este article s'aplica supletòriament al que dispose a este efecte l'administració competent en matèria de transports i mobilitat o l'ordenació urbanística de cada municipi, de conformitat amb la legislació de cada comunitat autònoma.

Article 27. *Seguiment.*

1. Sense perjudi del que establisca la normativa de les comunitats autònomes, els plans de mobilitat sostenible que regulen els articles 24 i 25, així com les revisions i informes de seguiment que se'n facen, s'han de comunicar, en el termini de tres mesos des que s'adopten, a l'autoritat competent que designe cada comunitat autònoma, perquè els incorpore a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM).

2. Estos documents són d'accés públic, incloses les dades agregades que estiguen disponibles per gènere i edat, si bé s'ha de tindre en compte en tot cas la normativa reguladora de protecció de dades de caràcter personal.

3. Les entitats territorials i les empreses que, a l'entrada en vigor d'esta llei, compten amb plans de mobilitat sostenible al treball o n'adopten un, disposen d'un termini de tres mesos a comptar des de la data d'entrada en vigor o des de la d'aprovació, respectivament, per a comunicar-los a l'autoritat competent que designe la comunitat autònoma, perquè els incorpore a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM). Així mateix, els plans aprovats abans de l'entrada en vigor d'esta llei s'han d'actualitzar segons els criteris que establix esta llei.

4. Les disposicions de desplegament d'esta llei poden preveure mecanismes de finançament dels plans de mobilitat sostenible d'entitats territorials, dels plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat, dels plans de mobilitat sostenible al treball o d'altres actuacions relacionades amb la mobilitat sostenible, d'acord amb les condicions que establisquen, entre les quals han de figurar les obligacions de comunicar-ne l'aprovació i, si és el cas, la revisió i el seguiment.

Secció 2a Mobilitat per a totes les persones

Article 28. Sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà.

1. Amb la finalitat de complir els principis rectors de la mobilitat i atesos els efectes sobre el medi ambient i la salut, les administracions públiques han de vetlar, dins de les competències pròpies, per incentivar i promoure els esquemes de mobilitat basats en la intermodalitat i els mitjans i modes de mobilitat més sostenibles i saludables en els entorns urbans i metropolitans, així com els que reduïsquen l'ocupació de l'espai públic. En concret, s'ha de tractar d'afavorir, en l'orde següent:

- a) La mobilitat activa, especialment la mobilitat a peu, la mobilitat de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda que transiten per les zones per als vianants en aparells autoritzats, així com la mobilitat amb bicicleta o cycle.
- b) El transport públic col·lectiu.
- c) Els esquemes de mobilitat d'alta ocupació que comporten un benefici en termes de reducció d'externalitats, ocupació de l'espai públic o altres.
- d) En relació amb el vehicle privat, s'han de prioritzar, en tot cas, les tecnologies que comporten menors emissions contaminants i de gasos d'efecte hivernacle, així com els vehicles que comporten menor ocupació de l'espai públic i els servicis de mobilitat col·laborativa.

La prelación anterior s'ha d'aplicar sense perjudici de salvaguardar la mobilitat de persones amb discapacitat o mobilitat reduïda.

2. En relació amb el transport urbà de mercaderies, les administracions públiques han de vetlar, en l'àmbit de les competències pròpies, per incentivar la reducció d'externalitats negatives, amb mesures que potencien els vehicles de zero emissions, la ciclogística i les solucions d'optimització dels repartiments a través de nous models de distribució de mercaderies, que faciliten l'accés a vehicles motoritzats de zero emissions o menys contaminants d'acord amb l'oferta tecnològica existent per tipus i dimensions de vehicle industrial, o no motoritzats com la ciclogística o altres mitjans eficients.

Article 29. Planificació urbana per al foment de la mobilitat activa.

1. Les administracions públiques, en l'àmbit de les competències respectives, han de promoure el desenvolupament de models territorials i urbans de proximitat, a través d'una planificació urbana que fomenti les ciutats compactes i amb usos mixtos del sòl, la proximitat de les persones a les activitats, servicis, dotacions i llocs de treball i d'oci, i la gestió eficient de la mobilitat i els servicis de transport públic urbans.

Per a això, els instruments normatius i tècnics per a la planificació urbana han de respectar el principi de desenvolupament territorial i urbà sostenible que estableix l'article 3 del text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, aprovat pel Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre.

2. Per a complir els principis i finalitats, i atesa l'eficiència en termes ambientals i de salut dels modes i mitjans de transport, les administracions públiques, en l'àmbit de les competències respectives, han de fomentar un sistema de mobilitat integrat segons l'article 28.

3. La planificació de l'espai urbà ha de reforçar el paper dels carrers, places i altres elements estructurals com a espais clau per a la vida i les relacions socials, i ha de prendre en consideració la importància de la naturalització d'estos espais públics per a garantir el benestar i la salut en el seu ús, i com a oportunitat per al foment de la biodiversitat i la connectivitat ecològica, per mitjà d'actuacions com ara:

- a) El repartiment equilibrat de l'espai urbà entre la mobilitat motoritzada i no motoritzada, que avanci en una extensió generalitzada de la pacificació del trànsit en les vies urbanes i la consideració específica de la circulació de vehicles de mobilitat personal en relació amb la seguretat de tots els usuaris de l'espai públic.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 50

b) El foment de la mobilitat activa a peu en contraposició a l'estil de vida sedentari, amb l'atenció preferent a les i els vianants, facilitant itineraris continus i trajectes a peu en condicions de seguretat i comoditat, que facen de la mobilitat activa l'opció més senzilla i atractiva.

c) El foment de la mobilitat activa amb bicicleta o cicle, que s'ha d'entendre com un element essencial de la mobilitat quotidiana, per mitjà de l'impuls del desenvolupament de vies ciclistes protegides, segures i connectades.

d) La millora de l'accessibilitat, que comporta eliminar barreres arquitectòniques i acomodar l'espai urbà a les necessitats dels diferents col·lectius, en particular de les persones més vulnerables o amb discapacitat o mobilitat reduïda.

e) La creació d'entorns escolars i de formació segurs, saludables i sostenibles als voltants dels centres educatius, per mitjà del foment i impuls dels camins escolars que permeten a l'alumnat desplaçar-se al centre educatiu o formatiu de manera activa i autònoma.

f) La instal·lació del mobiliari urbà i els servicis bàsics necessaris (per exemple, bancs i seients, fonts d'aigua potable, fonts ornamentals i estanys, lavabos públics, etc.) que faciliten la mobilitat activa, el descans i l'estada en els espais públics per part de tota la ciutadania en condicions de comoditat, també d'altres elements del paisatge que fomenten les condicions de confort visual, acústic i climàtic durant la mobilitat activa o l'estada (vegetació, tendals, paviments que reduïsquen l'efecte d'illa de calor, etc.) i de la senyalística que proporcione informació d'interés als usuaris i usuàries de l'espai públic. La planificació dels elements de l'entorn urbà i la seua il·luminació ha de tindre en consideració la necessitat de percepció de seguretat en els espais públics, especialment en horaris nocturns.

4. La planificació de l'espai urbà també ha de promoure la mobilitat activa, la mobilitat en transport públic i la intermodalitat, per mitjà d'actuacions com:

a) L'elaboració de normativa municipal que considere el disseny de les vies per al foment de la mobilitat sostenible, i dels carrers i places per al repartiment equilibrat de l'espai urbà entre la mobilitat motoritzada i no motoritzada, que regule les condicions d'accés de vehicles de motor, i de coexistència de vianants i vehicles no motoritzats amb la resta de vehicles, que complemente el que disposa en el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, el Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, que aprova el Reglament General de Circulació, i seguisca les directrius o guies de bones pràctiques, regulades en els articles 15, 16, 18 i 19, que s'elaboren.

b) El desplegament i la promoció d'una xarxa cohesionada d'infraestructures específiques per a vehicles no motoritzats protegides, segures, còmodes, accessibles fàcilment, senyalitzades i abalisades adequadament, permeables amb la resta de vies, interconnectades amb els nodes que atrauen mobilitat i amb unes característiques tècniques mínimes homogènies, amb la finalitat de facilitar la incorporació d'estos vehicles a la mobilitat obligada.

c) L'establiment i la promoció de corredors en zones periurbanes que comuniquen polígons, municipis veïns i centres de servicis públics amb els centres de les ciutats.

d) L'extensió i millora dels sistemes públics i privats de préstec de bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal o compartida, que han d'incorporar barris periurbans i altres nodes com els intercanviadors de transport interurbans, han de regular les seues condicions d'accés i coexistència amb els modes de transport públic, han d'establir mesures de suport i subvencions, i han d'afavorir l'harmonització i interoperabilitat dels sistemes i les seues targetes i títols d'ús, que han d'orientar-se cap a un caràcter intermodal i integrat.

e) L'elaboració de normativa municipal que tinga en compte la reserva d'espais per a l'estacionament segur de bicicletes o cicles, en particular en edificis d'ús residencial i de servicis públics, en terminals de transport, i en la via pública a l'entorn de centres educatius i de formació, sanitaris, esportius, culturals i d'oci.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 51

f) El foment de la intermodalitat, en particular facilitant l'accés i l'estacionament de vehicles no motoritzats. Així mateix, s'ha de facilitar l'estacionament de cicles en parades o estacions de transport públic o els seus voltants.

g) La intermodalitat ha de tindre en compte en tot cas la continuïtat de l'accessibilitat universal dels diferents mitjans de transport i els seus entorns, sense interrupcions entre ells.

h) El desplegament d'una política de mobilitat infantil que perseguisca assegurar l'accés de la infància als béns públics i els servicis urbans. Així mateix, s'han de crear condicions perquè les persones menors d'edat puguin explorar i gaudir del seu hàbitat quotidià i anar progressivament adquirint autonomia en els seus desplaçaments.

Article 30. Mobilitat inclusiva per a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda.

Les administracions públiques, en l'àmbit de les competències respectives:

a) Han d'adoptar polítiques de mobilitat inclusiva com a ferramenta imprescindible per a aconseguir l'objectiu de cohesió social, que promoguen l'accessibilitat universal a les infraestructures i els modes de transports en condicions d'igualtat per a tots els ciutadans i les ciutadanes.

b) Han de prioritzar les inversions en mobilitat inclusiva, que han de tindre en compte la situació dels diferents modes i mitjans de transport quant a l'accessibilitat i el nivell d'utilització.

c) Han d'adoptar mesures per a facilitar la mobilitat de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, com ara garantir que siga accessible i immediata la informació de les condicions d'accessibilitat de les infraestructures i modes de transports, facilitar l'accés a les zones de baixes emissions o estendre la figura dels assistents de mobilitat als modes de transport en què siga possible.

d) Han de fomentar les campanyes d'informació i accions formatives per a promoure l'accessibilitat i la no-discriminació de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda en la utilització dels béns i servicis a disposició del públic.

e) Han de facilitar la participació del sector associatiu de la discapacitat en el disseny, desenvolupament i avaluació de les polítiques de mobilitat.

f) Han de considerar les persones amb discapacitat i els seus acompanyants a l'hora de fixar les tarifes dels servicis de transport.

g) Han d'establir, en la mesura que siga possible, sistemes de seguiment i control per a assegurar l'eficàcia de les mesures i la seua repercussió en el nombre de persones amb discapacitat i els seus desplaçaments.

Article 31. Perspectives de gènere i igualtat de tracte i no-discriminació en la mobilitat.

1. Les administracions públiques, en l'àmbit de les competències respectives, han d'analitzar les polítiques de transports i mobilitat per a detectar dificultats en l'accés als diversos modes de transports en funció del sexe, l'edat o el poder adquisitiu, o altres circumstàncies socials rellevants.

2. Així mateix, les administracions han d'adoptar les mesures que resulten oportunes, per a la qual cosa es recomana l'establiment d'indicadors de seguiment, per a erradicar estes disfuncions i evitar així qualsevol tipus de discriminació, directa o indirecta, per qualsevol circumstància o condició social i, en particular, en funció del sexe, l'edat, la discapacitat, l'origen racial o ètnic, l'orientació sexual o la identitat de gènere, o la situació socioeconòmica.

3. Així mateix, es recomana la inclusió de l'anàlisi, mesures i indicadors de seguiment en els plans de mobilitat sostenible que estableix esta llei.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 52

Secció 3a Mesures complementàries relatives a infraestructures i equipaments per a la sostenibilitat del sistema de transports

Article 32. Terminals de transport, tallers de material mòbil per al transport públic i altres infraestructures, edificis i instal·lacions vinculats al sistema de transports i mobilitat.

Les administracions públiques, en l'exercici de les competències que tenen atribuïdes, han de promoure, en la mesura de les disponibilitats pressupostàries:

a) La realització progressiva d'actuacions en terminals de transport, tallers de material mòbil per al transport públic i altres infraestructures, edificis i instal·lacions vinculats al sistema de transports, inclosos els d'ús mixt, dirigides a millorar l'eficiència energètica, la sostenibilitat i l'ús eficient dels recursos, amb un règim que permeti la prestació oberta i igualitària de servicis a diferents operadors ferroviaris. Així mateix, han d'impulsar l'establiment d'objectius de rehabilitació i optimització energètica per a transformar l'edificació existent en edificis de consum quasi nul.

b) La utilització d'energia procedent de fonts renovables i la contractació d'energia amb garanties d'origen renovable per part dels titulars o prestadors de servicis en els edificis o instal·lacions a què es referix l'apartat anterior, per mitjà de l'autoconsum o de garanties d'origen renovable en la contractació de l'energia.

c) L'establiment de punts de recàrrega elèctrics en carreteres, per mitjà de la instal·lació en gasolineres o l'establiment d'electrolineres o estacions de recàrrega elèctrica ràpida i ultraràpida suficients i necessàries perquè la mobilitat elèctrica, especialment en llarga distància i transport de mercaderies, es desenvolupe amb normalitat en tot el territori.

Article 33. Carrils reservats a determinats vehicles.

1. Les administracions públiques, en l'àmbit de les competències respectives, han d'analitzar la necessitat i viabilitat, i, si és el cas, les han de promoure, de les actuacions necessàries per a dotar les vies amb tres o més carrils de circulació per sentit i altres vies que ho permeten, de carrils d'ús reservat o preferent per al transport públic col·lectiu, per al taxi, per a la bicicleta o cicle, per a vehicles d'alta ocupació o de zero emissions, o un altre tipus de vehicles i servicis que decidisca l'autoritat responsable de la gestió i regulació del trànsit, en els accessos als municipis de més de 300.000 habitants, en funció de les disponibilitats pressupostàries. Estos carrils poden ser fixos o de gestió dinàmica.

En els municipis de menys de 300.000 habitants, s'han de promoure també estes actuacions quan puga justificar-se'n la necessitat i viabilitat en el marc dels objectius que definix esta llei.

Estes actuacions s'han d'incloure, quan siga procedent, en els plans de mobilitat sostenible regulats en la legislació.

2. En l'anàlisi al qual es referix el punt anterior, entre totes les opcions viables per a facilitar el trànsit fluid del transport públic col·lectiu, el taxi, la bicicleta o cicle i la prioritització de vehicles d'alta ocupació o de baixes emissions, s'ha de triar la que optimitze la utilització dels recursos públics i l'ocupació d'espai, i minimitze l'impacte ambiental, i s'ha de tindre en compte la possibilitat d'aplicar solucions digitals.

3. Així mateix, tant en els nous desenvolupaments urbans com en els projectes de remodelació de vies ja existents, s'ha de fer una anàlisi de les mateixes característiques del que indica l'apartat 1, centrat en la possibilitat i conveniència de la inclusió d'una via ciclista o per a altres vehicles de mobilitat personal en els carrers amb dos o més carrils de circulació per sentit.

En les vies d'un sol carril per sentit, o de sentit únic, s'ha d'analitzar la introducció de mesures que permeten una convivència adequada entre els diferents modes de transports, amb especial atenció a la seguretat de les persones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 53

4. Les administracions públiques han de col·laborar, en la mesura en què els recursos tècnics i pressupostaris ho permeten, per a assegurar que les solucions que es plantegen garantixen la continuïtat dels carrils entre les vies competència de diferents administracions, i la gestió dinàmica i, si és el cas, la continuïtat d'estos carrils fins als intercanviadors de transport.

5. L'autoritat responsable de la regulació del trànsit ha de fixar les condicions d'utilització, ha de donar publicitat a la relació de trams de la xarxa viària en els quals s'habiliten estos carrils reservats i ha de dur-ne a terme, si és el cas, la gestió dinàmica sense perjudi de les competències del titular de la via.

Article 34. Compliment dels objectius de subministrament d'electricitat a aeronaus estacionades.

1. De conformitat amb el que preveu l'apartat 2 de l'article 12 del Reglament (UE) 2023/1804, del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre del 2023, relatiu a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE, les obligacions que arreu el seu article 12, apartat 1, lletra b), per a garantir que, com a màxim el 31 de desembre del 2029, en tots els llocs d'estacionament el subministrament d'electricitat a les aeronaus estacionades en remot i utilitzats en operacions de transport aeri comercial per a embarcar o desembarcar passatgers o carregar o descarregar mercaderies, no s'apliquen en aeroports de competència de l'Estat de la xarxa global XTE-T amb menys de 10.000 vols comercials a l'any de mitjana els tres últims anys.

2. Per al compliment del que estableix en l'article 12 del Reglament (UE) 2023/1804, del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre del 2023, els òrgans del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible competents en el sector aeri, juntament amb els gestors d'infraestructures aeroportuàries, els òrgans del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic competents en matèria de desenvolupament de la política energètica, les administracions territorials competents, prestadors de serveis d'assistència en terra i els operadors de la xarxa de transport o distribució d'energia elèctrica, han d'analitzar la situació individual dels aeroports de competència de l'Estat per a avaluar les necessitats de foment de l'eficiència energètica i electrificació per a un possible subministrament d'energia elèctrica a les aeronaus estacionades.

3. Reglamentàriament es pot ampliar la relació d'aeroports de competència de l'Estat que hagen de disposar d'equips d'assistència i serveis per al subministrament d'electricitat a les aeronaus estacionades en posicions d'estacionament en contacte, en cas que siga necessari per a complir les metes quantitatives i els objectius arreu en el Marc d'acció nacional d'energies alternatives en el transport.

4. En l'àmbit de les actuacions per a promoure la descarbonització del transport aeri, així com la reducció de les emissions de contaminants atmosfèrics en el sector aeri i aeroportuari, les administracions han de promoure i facilitar els projectes orientats a millorar l'eficiència energètica i garantir la disponibilitat de les fonts d'energia alternatives que es consideren prioritàries per a desplegar-los en els aeroports i el subministrament al transport aeri, com ara l'electricitat renovable, l'hidrogen verd, el biometà i combustible d'aviació sostenible (d'acord amb la definició establida en la normativa europea aplicable), o qualsevol altre combustible renovable d'origen no biològic amb una capacitat efectiva per a reduir les emissions de gasos contaminants o d'efecte hivernacle en l'àmbit aeroportuari en els termes establits en la regulació europea i nacional aplicable.

Article 35. Ús i subministrament de fonts d'energia alternatives en ports.

1. Amb la finalitat de contribuir a descarbonitzar el transport i millorar la qualitat de l'aire en els entorns portuaris, les autoritats portuàries, en l'àmbit de les seues competències i en estreta col·laboració amb l'autoritat marítima corresponent quan siga procedent, han de promoure activament la implantació de mesures de reducció de les emissions de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 54

contaminants a l'atmosfera procedents de les activitats dels operadors i persones usuàries dels ports, a través d'una dotació apropiada d'equips i servicis de subministrament de fonts d'energia alternatives als vaixells i embarcacions atracades en el port, com és el cas dels servicis de subministrament elèctric a embarcacions, així com a maquinària portuària, flotes de vehicles pesats i parc mòbil, entre altres iniciatives.

Estes mesures han d'estar enfocades, almenys, a complir les metes quantitatives i els objectius arreplegats en el Marc d'acció nacional d'energies alternatives en el transport per al desenvolupament del mercat dels combustibles alternatius en el sector del transport i la implantació de la infraestructura corresponent.

2. Per al compliment del que estableix l'apartat anterior, els òrgans del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible competents en la matèria, juntament amb Ports de l'Estat i les autoritats portuàries, els òrgans del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic competents en matèria de desenvolupament de la política energètica, les administracions territorials competents, els operadors de la xarxa de transport o distribució d'energia elèctrica i la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència han d'analitzar la situació individual dels ports del Sistema Portuari de titularitat estatal per a prendre les mesures necessàries per a assegurar el subministrament d'energia elèctrica a vaixells i embarcacions atracats, així com a maquinària portuària, flotes de vehicles pesats i parc mòbil.

Abans del 2030, este servici ha d'estar disponible en les terminals de passatgers i en les terminals de vaixells portacontenidors dels ports marítims de la xarxa XTE-T i, a partir del 2030, en les terminals dels vaixells de passatge i portacontenidors de la resta de ports en els quals ho haja decidit l'organisme rector del port.

Per a això, el Govern ha d'adoptar les disposicions necessàries perquè, en el marc planificació del desenvolupament de la xarxa de transport d'energia elèctrica amb horitzó 2030, així com en les diferents actualitzacions i modificacions d'aspectes puntuals, s'impulse el desenvolupament dels processos d'electrificació de servicis portuaris d'interés general.

Així mateix, el Govern ha de promoure, a través dels plans de descarbonització del sector en el marc de l'Estratègia marítima 2025-2050, l'establiment d'un objectiu perquè, a través de mesures que incentiven l'ús de combustibles renovables d'origen no biològic (RFNBO), es garantisca el compliment dels objectius específics ja fixats per al transport marítim en la normativa europea, incloent-hi el Reglament (UE) 2023/1805 FuelEU Maritime. Estos plans han d'incloure l'impuls de corredors verds nacionals i internacionals.

3. A este efecte, tenen caràcter prioritari per a la implantació en els ports i el subministrament al transport marítim les fonts d'energia que es consideren combustibles alternatius, de conformitat amb el que estableix el Reglament (UE) 2023/1804, del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre del 2023, relatiu al desplegament d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE.

4. En el termini màxim de 6 mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, l'ens públic Ports de l'Estat ha de publicar en la seua pàgina web la informació aportada per les autoritats portuàries, la relació d'instal·lacions o servicis per al subministrament d'electricitat o combustibles alternatius als vaixells i embarcacions atracats en port, maquinària i equips auxiliars, que estan disponibles en cada port, indicant-hi la disponibilitat, tècniques de prestació i capacitat de subministrament de cada font d'energia alternativa.

5. Les autoritats portuàries que gestionen ports d'interés general han d'elaborar un marc d'actuació que garantisca la millora de l'eficiència energètica de les instal·lacions i servicis, així com la prestació del servici de subministrament de fonts d'energia alternatives, inclosa l'electricitat, en funció de la demanda prevista.

El marc ha d'incloure la petjada de carboni, amb els objectius i plans de reducció de les emissions, l'estimació de les quals s'ha de fer seguint la metodologia específica per al càlcul de la petjada de carboni en ports que s'haja aprovat amb esta finalitat segons el protocol que estableix l'article 36.

El termini per a disposar del marc d'actuació és de vint-i-quatre mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, tant per als ports de la xarxa bàsica de la Xarxa Transeuropea de Transport com per a la resta de ports de la xarxa global de la Xarxa Transeuropea de Transport.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 55

6. Per al que estableix l'article 9.1 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, relatiu a l'autoconsum d'energia elèctrica, les instal·lacions de producció o generació d'energia elèctrica renovable dins d'un port han de tindre, amb caràcter general, la condició d'instal·lació de producció pròxima a les de consum i associada a estes, quan tant la generació com el consum estiguen en la zona de servei d'un port d'interés general definida en la delimitació dels espais i usos portuaris, de manera que es permeta que la generació renovable pugui ser compartida en tot l'àmbit portuari sense limitació de distància entre els punts de generació i els de consum, i que la transferència d'energia es realitze a través de la xarxa de distribució.

7. A l'efecte de l'article 46 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, les autoritats portuàries poden participar en societats l'objecte de les quals siga el desenvolupament, gestió i explotació d'actius elèctrics vinculats al servei de subministrament d'energia elèctrica a vaixells i la gestió d'energia per a autoconsum en el port quan estiga justificat per raons d'eficiència lligades al compliment dels objectius de descarbonització.

Secció 4a Informació i gestió ambiental i de l'energia en els serveis de transport

Article 36. Càlcul i informació de la petjada de carboni.

1. Les administracions públiques, en l'àmbit de les seues competències, han de promoure la recopilació d'informació per a millorar el coneixement dels impactes ambientals del transport produïts per les entitats públiques i empreses que presten serveis de transport, serveis de mobilitat, o activitats auxiliars o complementàries del transport o dels serveis de mobilitat. En particular, han d'impulsar el càlcul, la reducció i la compensació de les emissions de gasos d'efecte hivernacle que generen estes empreses.

2. En el termini d'un any des de l'aprovació de la metodologia a la qual fa referència l'apartat 4, i segons les condicions que s'hi establisquen, les entitats públiques o privades que presten o comercialitzen un servei de transport o un servei de mobilitat, de persones o de mercaderies, amb origen o destinació en el territori espanyol, han de fer el càlcul de les emissions de gasos d'efecte hivernacle d'este servei de transport o de mobilitat. El resultat del càlcul s'ha de facilitar a les persones usuàries del servei de transport o del servei de mobilitat segons els procediments que s'establisquen d'acord amb l'apartat 4.

3. A més, quan siga procedent, el total de la petjada de carboni d'estes entitats s'ha d'inscriure en el Registre de petjada de carboni, compensació i projectes d'absorció de diòxid de carboni del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, o altres de similars gestionats per les administracions territorials.

4. El Govern, a proposta conjunta dels ministeris de Transports i Mobilitat Sostenible i per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, ha de desplegar reglamentàriament la metodologia per a dur a terme estes obligacions i el seu abast mínim, amb l'especificació dels terminis, exempcions i flexibilitat en funció de la tipologia, grandària o facturació de les entitats afectades, així com els procediments d'informació als beneficiaris del servei de transport o servei de mobilitat. Per a establir esta reglamentació, s'ha de fer una consulta prèvia al sector del transport i la mobilitat, per tal que pugui tindre veu sobre l'abast mínim de les obligacions i els mecanismes més adequats per al càlcul i informació de la petjada de carboni, i s'han de tindre en compte les metodologies que la Unió Europea desenvolupa en este àmbit.

5. A més, les comunitats autònomes i les entitats locals, en el marc de les seues competències, poden ampliar l'abast de les obligacions que arreu d'este article per a les entitats afectades en els serveis de transport terrestre o serveis de mobilitat que es presten amb origen i destinació en l'àmbit territorial corresponent.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 56

Article 37. Informació sobre l'emissió de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants a l'atmosfera en ports i aeroports.

1. Sense perjudi de les competències de les administracions públiques en matèria de prevenció, vigilància i reducció de la contaminació atmosfèrica per a aconseguir uns nivells de qualitat de l'aire que no comporten efectes negatius significatius en la salut humana i el medi ambient, i de la responsabilitat dels operadors de les activitats econòmiques o professionals de previndre, evitar i reparar els danys en el medi ambient, els gestors aeroportuaris i la Direcció General de Marina Mercant han de proporcionar, en el marc de les seues competències, amb periodicitat anual, al Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, informació sobre l'emissió de contaminants a l'atmosfera per les fonts més significatives deguda al trànsit aeri i marítim i activitats relacionades. En el termini de 12 mesos després de l'entrada en vigor d'esta llei, els Ministeris de Transports i Mobilitat Sostenible i per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic han d'acordar l'abast i la metodologia per a l'estimació de les emissions de contaminants atmosfèrics, d'acord amb els requeriments previstos en la normativa reguladora del Sistema Espanyol d'Inventari (SEI).

2. Així mateix, el gestor aeroportuari dels aeroports als quals fa referència l'article 34 i les autoritats portuàries han de calcular i publicar anualment la petjada de carboni de l'activitat aeronàutica i portuària, i s'han de dotar d'un pla de reducció que pot incorporar mesures de compensació (de reducció o absorció), que tinguen per objectiu fer que els servicis aeroportuaris i portuaris siguen neutres quant a emissions de gasos d'efecte hivernacle d'abast 1 i 2, definits segons el Reial decret 163/2014, de 14 de març, pel qual es crea el registre de petjada de carboni, compensació i projectes d'absorció de diòxid de carboni.

3. Es poden complir les obligacions que estableix l'apartat anterior sobre la petjada de carboni a través del que estableix en la normativa reglamentària reguladora del registre de petjada de carboni, compensació i projectes d'absorció de diòxid de carboni. El registre ha d'incloure, a través dels documents de suport i guies, un apartat específic per a l'activitat portuària i aeroportuària.

4. D'acord amb el que estipula el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, les autoritats competents en matèria de recollida de dades i avaluació de la qualitat de l'aire han d'assegurar el mesurament i el control de la qualitat de l'aire correctes en els entorns portuaris i aeroportuaris, i han de garantir que els punts de mostreig complisquen els criteris de macroimplantació per a la protecció de la salut que estableix l'annex III del reial decret esmentat.

Article 38. Sistemes de gestió ambiental i de l'energia.

1. Les administracions públiques, en l'àmbit de les seues competències, han de promoure la implantació de sistemes de gestió ambiental i de l'energia per part dels prestadors de servicis de transport o gestors d'infraestructures de transport.

Els prestadors de servicis de transport i gestors d'infraestructures poden d'esta manera acreditar la seua gestió ambiental i energètica, així com l'ús d'instruments de gestió de flotes i polítiques de formació pràctica en eficiència energètica per als seus tècnics, gestors de flota i conductors.

Estos sistemes de gestió han d'estar normalitzats, formalitzats convenientment i documentats, han de ser auditable per empreses terceres acreditades per a esta finalitat, i han de comptar amb objectius de reducció del consum energètic i de les emissions contaminants locals i de gasos d'efecte hivernacle.

2. De manera addicional al que estableix l'apartat 1, les administracions públiques, en l'àmbit de les competències respectives, han de fomentar la introducció de requisits ambientals, energètics, de seguretat viària i acústics en la licitació de contractes de servicis o de concessió de servicis de transport per carretera, ferroviari, aeri i marítim, així com en els trànsits, rutes o línies que siguen d'utilitat pública o interès social.

TÍTOL III

Planificació i gestió d'infraestructures per al transport i els servicis de transport

CAPÍTOL I

Provisió de servicis de transport terrestre de persones i servicis de mobilitat en tot el territori

Article 39. Coordinació dels servicis de transport terrestre per carretera i ferrocarril i els servicis de mobilitat i col·laboració de les administracions públiques.

1. Les administracions públiques han de col·laborar en el marc de les seues competències per a vetlar perquè els servicis de transport terrestre per carretera i ferrocarril i els servicis de mobilitat constituïsquen un sistema coordinat, intermodal i integrat, d'ús senzill per a la ciutadania. D'esta manera, s'han de potenciar els servicis en xarxa, amb nodes de canvi de servici a través dels quals les persones usuàries puguen completar la seua ruta des de l'origen fins a la destinació, amb coordinació tant física com horària dels servicis. Així mateix, s'han de fomentar la interoperabilitat, la integració tarifària i la disponibilitat de ferramentes digitals de pagament dels servicis per a les persones usuàries.

2. Les administracions públiques han de vetlar perquè els operadors de transport terrestre per carretera i ferrocarril, recíprocament o amb altres modes de transport, faciliten la intermodalitat i l'ús combinat amb mitjans de transport com la bicicleta o cicle, altres vehicles de mobilitat personal i el transport públic a demanda en trajectes urbans i interurbans.

3. Les administracions públiques han d'impulsar la introducció de solucions tecnològiques d'informació, accés i pagament dels servicis de transport i mobilitat que siguen més eficients en atenció a les necessitats de l'entorn i els recursos disponibles.

Article 40. Servicis de transport i mobilitat per a permetre l'exercici del dret a la mobilitat en desplaçaments intrautonòmics.

Les administracions competents han d'adoptar les mesures necessàries per a assegurar el dret a la mobilitat de tots els ciutadans, independentment del seu lloc de residència, que promoguen la cohesió territorial i eviten desigualtats entre zones urbanes i rurals. Cal prestar atenció especial a les àrees amb risc de despoblació, per tal de garantir la prestació de servicis de transport adequats i proporcionals a les necessitats.

Article 41. Règim de prestació dels servicis de transport públic de persones per carretera i servicis de mobilitat.

1. Per a la prestació dels servicis de transport públic de persones per carretera i dels servicis de mobilitat es poden utilitzar qualssevol dels sistemes previstos en la normativa de contractes del sector públic, o bé incentivar-ne la prestació per part de l'administració competent per mitjà de subvencions o ajudes públiques en els termes permesos per l'ordenament jurídic i pel dret de la Unió Europea.

Les administracions competents han de promoure la implementació de servicis de transport a demanda i solucions flexibles de mobilitat en zones rurals, han d'adaptar l'oferta de transport a les característiques específiques de cada territori i han d'assegurar la sostenibilitat dels servicis per mitjà de mecanismes de finançament públic.

Així mateix, les administracions competents poden promoure solucions innovadores de mobilitat amb la finalitat de fer un ús eficient dels recursos, així com fomentar els servicis de mobilitat col·laborativa.

2. La modalitat de contracte de servicis o de concessió de servicis es pot utilitzar per a la prestació de servicis de transport públic de persones per carretera de caràcter lineal o de caràcter zonal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 58

En l'objecte d'estos contractes es pot incloure la prestació de servicis de mobilitat o d'infraestructures vinculades als servicis, com ara estacions, intercanviadors, centres de manteniment, servicis tecnològics, centres de gestió d'operacions, aparcaments i qualssevol altres vinculats a la prestació del servici.

Article 42. Servicis de mobilitat de connexió amb el ferrocarril i amb els servicis regulars en autobús.

1. Les entitats locals i les comunitats autònomes, en el marc de les competències respectives, poden promoure servicis de mobilitat de connexió al ferrocarril en qualsevol de les seues formes entre els municipis que no disposen d'estació de ferrocarril i les estacions més pròximes de ferrocarril convencional o de la xarxa d'alta velocitat, amb horaris coordinats amb els dels servicis ferroviaris, sempre que no hi haja cap servici regular d'autobús que cobrisca el trajecte.

2. Les entitats locals i les comunitats autònomes, en el marc de les competències respectives, poden promoure servicis de mobilitat de connexió a altres línies regulars d'autobús que estiguen en funcionament, entre els municipis que no disposen de parada en la línia regular i les parades més pròximes de localitats ateses per les línies regulars, amb horaris coordinats amb els de les línies regulars, sempre que no hi haja cap servici regular d'autobús que cobrisca el trajecte.

3. Els operadors de transport ferroviari de persones o altres agents comercialitzadors poden comercialitzar en un bitllet únic viatges intermodals que tinguen una etapa en transport públic ferroviari i una altra etapa en transport públic discrecional, sempre que no hi haja cap servici regular d'autobús que cobrisca el trajecte, amb contribució financera de les administracions públiques o sense.

4. En el cas que els servicis de mobilitat de connexió amb el ferrocarril es vagen a prestar amb autoritzacions de transport públic interurbà de viatgers en vehicles de turisme, les comunitats autònomes poden promoure àrees de prestació conjunta entre els municipis afectats o estendre a les estacions ferroviàries el règim previst en l'article 127.1 del Reglament d'ordenació dels transports terrestres.

5. Els operadors de línies de transport regular de persones en autobús o altres agents comercialitzadors poden comercialitzar en un bitllet únic viatges conjunts que tinguen una etapa en una línia de transport regular que estiga en funcionament i una altra etapa en transport discrecional, sempre que no hi haja cap servici regular d'autobús que cobrisca el trajecte, amb contribució financera de les administracions públiques o sense.

CAPÍTOL II

Obligacions de servici públic en els servicis de transport de competència estatal

Article 43. Obligacions de servici públic en els servicis de transport de competència estatal.

1. D'acord amb el que estableix la normativa europea, es consideren obligacions de servici públic les exigències determinades per l'Administració a fi de garantir els servicis públics de transport d'interés general que un operador, si considerara exclusivament el seu propi interés comercial, no assumiria o no assumiria en la mateixa mesura o en les mateixes condicions sense percebre a canvi una compensació.

2. Els contractes que es lliciten per a la prestació d'obligacions de servici públic es regixen per la normativa europea que siga aplicable, per esta llei i per les normes sectorials que els regulen en l'àmbit del transport per carretera, ferrocarril, aeri i de la navegació marítima.

En allò que no preveu la normativa europea i sectorial aplicable, s'apliquen les disposicions generals en matèria de contractes del sector públic.

3. Els contractes de servicis públics poden adoptar bé la modalitat de contracte de concessió de servicis en el sentit definit en l'article 15 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, o bé la modalitat de contracte de servicis en el sentit definit

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 59

en l'article 17 de la Llei 9/2017 i en l'article 2 lletra e) del Reial decret llei 3/2020, de 4 de febrer, de mesures urgents pel qual s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol diverses directives de la Unió Europea en l'àmbit de la contractació pública en determinats sectors, d'assegurances privades, de plans i fons de pensions, de l'àmbit tributari i de litigis fiscals.

En este últim cas, quan es tracte de contractes de servicis públics de transport de viatgers en autobús o tramvia que adopten la modalitat de contractes de servicis en el sentit definit en l'article 17 de la Llei 9/2017, s'han d'adjudicar segons els procediments que estableix esta llei o, si és el cas, el Reial decret llei 3/2020; en la resta, el règim jurídic és el que preveu el Reglament 1370/2007.

Article 44. Principis aplicables a les obligacions de servici públic i als contractes de servici públic.

En l'àmbit dels servicis de transport de competència estatal, les obligacions de servici públic i els contractes de servici públic han de respondre als principis específics següents:

- a) Necessitat i proporcionalitat de la intervenció pública en el mercat.
- b) Eficiència i sostenibilitat en el sistema de transports. S'ha de considerar la possibilitat de recórrer a altres modes de transport, incloent-hi solucions innovadores, i la capacitat d'estos modes de satisfer les necessitats d'accessibilitat considerades, així com les emissions de gasos d'efecte hivernacle que es generen i el seu impacte, abans de declarar les obligacions de servici públic, amb la finalitat de considerar l'alternativa menys nociva amb el medi ambient.
- c) Eficàcia i eficiència en la despesa pública. S'ha de tindre en compte la proporcionalitat entre l'obligació imposada i la necessitat de garantir unes condicions adequades d'accés al sistema de transports.
- d) Cohesió social i territorial. S'han de considerar les particularitats de cada territori i criteris poblacionals per a garantir una presa de decisions tan fidel com siga possible a la realitat territorial i que busque la vertebració del territori i la mitigació dels efectes de la despoblació.
- e) Transparència, objectivitat i no-discriminació.
- f) Cooperació i corresponsabilitat entre administracions públiques.
- g) Intervenció temporal: sempre que siga possible, s'ha de procurar limitar el període temporal en el qual es garantisca la prestació de servicis amb les condicions adequades d'accés al sistema de transport públic.
- h) Rendició de comptes i responsabilitat, que ha de guiar tota intervenció de l'Administració en el mercat.

Article 45. Establiment d'obligacions de servici públic en transports de competència estatal.

1. Sense perjudi del que estableix la normativa sectorial, abans de l'establiment d'una obligació de servici públic respecte a servicis de transport de competència estatal, cal elaborar una proposta d'establiment d'obligació de servici públic que en tot cas ha d'arreglar els aspectes següents:

- a) Descripció de la proposta i justificació que els mateixos objectius de mobilitat sostenible no poden aconseguir-se de cap manera més eficient per altres modes de transport o per altres modes d'intervenció.
- b) Descripció dels servicis oferits pels modes de transport alternatius. Dades socioeconòmiques de l'àmbit territorial en el qual es proposen les obligacions de servici públic.
- c) Estudi de demanda: nombre de persones usuàries previstes a l'any. Estimació del percentatge de persones usuàries que abandonarien el vehicle privat i de la substitució i complementarietat amb altres modes de transport.
- d) Cost estimat de la compensació a establir per l'Administració.
- e) Memòria sobre el compliment de les condicions definides per l'acord del Consell de Ministres a què es referix el punt 3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 60

f) Anàlisi de rendibilitat socioeconòmica de la proposta, incloent-hi tant els costos i ingressos interns del projecte com el benefici net social i mediambiental.

2. Reglamentàriament s'ha d'establir la metodologia d'anàlisi de rendibilitat socioeconòmica de la proposta a la qual es referix l'apartat anterior.

3. Per un acord del Consell de Ministres, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, que ha de comptar amb un informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, s'han de fixar les condicions que hagen de complir les propostes d'establiment d'obligacions de servici públic per als modes de transport que es determine, en el marc de les condicions previstes per als diferents modes de transport en la normativa europea i en les normes sectorials.

4. En el cas que la proposta d'establiment d'una nova obligació del servici públic siga iniciativa d'una administració autonòmica o local, l'elaboració de la proposta d'establiment d'obligació de servici públic correspon a esta administració.

En el cas d'entitats locals, perquè el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible tinga en compte la proposta, ha de comptar amb la conformitat de l'administració autonòmica corresponent.

5. La declaració d'obligacions de servici públic es du a terme per un acord del Consell de Ministres, que ha de comptar amb un informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Amb caràcter excepcional, quan concórreguen circumstàncies especials en un territori o en les condicions de connectivitat que ho justifiquen per al desenvolupament econòmic i social de les poblacions afectades, poden declarar-se obligacions de servici públic que complisquen la normativa europea i no complisquen les condicions de l'apartat 3, en cas que se n'hagen adoptat.

Article 46. Corresponsabilitat en el finançament de les obligacions de servici públic en transports de competència estatal.

1. Les obligacions de servici públic, llevat que en declarar-les es determine una altra cosa, les ha de finançar en tots els casos l'administració proponent.

A este efecte, abans de la declaració com a obligació de servici públic per part del Consell de Ministres, s'ha d'incorporar a l'expedient el compromís del finançament expedit per l'òrgan de l'administració proponent competent per a l'aprovació de la despesa.

2. Així mateix, qualsevol eventual augment de freqüències o modificació de les característiques del servici en relació amb les que s'hagen declarat en les obligacions de servici públic, l'ha de finançar l'administració proponent.

3. El finançament de les obligacions de servici públic que s'imposen en l'àmbit aeri en rutes dins de la península correspon en tot cas a les administracions proponents i no l'ha d'assumir en cap cas l'Administració General de l'Estat.

Article 47. Seguiment i avaluació de les obligacions de servici públic en transports de competència estatal.

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer el seguiment de les obligacions de servici públic de competència estatal prestades pels operadors, i ha de comprovar que es complixen les condicions imposades per a garantir els servicis establits.

Així mateix, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer el seguiment de les hipòtesis bàsiques de la proposta per a l'establiment d'obligació de servici públic, especialment del nivell de demanda i la compensació de l'Administració, amb l'objectiu de conèixer les desviacions que es produïsquen respecte als estudis realitzats en la fase de planificació. Si és el cas, es poden analitzar les possibles causes del baix nivell de demanda, per si responen a qüestions relatives a la configuració del servici.

Amb el resultat d'estes comprovacions s'han d'adoptar les mesures que corresponguen, d'acord amb el que disposen la legislació general de contractació del sector públic i la legislació sectorial que s'aplique.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 61

2. En tot cas, la modificació o l'extinció de les obligacions de servici públic ha de respectar el que disposen la normativa reguladora dels contractes del sector públic i la legislació sectorial.

3. Quan les obligacions de servici públic s'hagen declarat o modificat a iniciativa d'una altra administració pública, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de recaptar de l'administració proponent la informació necessària sobre el seu compliment per a fer-ne l'avaluació periòdica.

4. En els casos en què deixen de complir-se les condicions que hagueren motivat la declaració de les obligacions de servici públic, el Consell de Ministres pot declarar-ne l'extinció, quan la vigència del contracte haja finalitzat i les comunitats autònomes afectades n'hagen fet un informe.

5. L'Administració General de l'Estat pot arribar a acords o convenis amb les comunitats autònomes respecte a la provisió dels servicis en rutes aèries peninsulars en les quals hi haja obligacions de servici públic declarades, quan la provisió dels servicis es faça per mitjà de contractació pública. En particular, es pot establir per mitjà de convenis entre administracions com s'han de satisfer les obligacions financeres associades a esta contractació i a la provisió dels servicis. La gestió i el control del servici correspon en qualsevol cas a l'Estat, el qual pot en tot moment suspendre temporalment o extingir definitivament la declaració de les obligacions de servici públic, si estes deixen de complir l'objectiu social pel qual s'havien declarat.

Article 48. Servicis de transport públic regular de persones per carretera de competència estatal.

1. Sense perjuí de les previsions d'esta llei, els servicis de transport regular de persones per carretera d'ús general de competència estatal es regixen pel que disposa la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, i les normes que la despleguen, per la reglamentació de la Unió Europea sobre servicis públics de transport de viatgers per carretera, i per la legislació general sobre contractació del sector públic que s'aplica.

Si estos contractes adopten la modalitat de contracte de servicis en el sentit definit en l'article 17 de la Llei 9/2017, s'han d'adjudicar segons els procediments que establix la Llei 9/2017.

2. Els servicis de transport regular de persones per carretera d'ús general de competència estatal han de tindre origen i destinació, preferentment, en capitals de província o en poblacions principals. És necessari l'acord del Consell de Ministres per a autoritzar un origen o destinació diferent.

3. El Govern ha de garantir les parades, horaris, freqüències i rutes actuals, que atenen la funció de connexió territorial i de servici de transport públic, i ha d'afavorir l'establiment de parades que servisquen de connexió en aquells llocs que no compten amb cap transport alternatiu, sense perjuí que, quan ho justifique la demanda previsible, es puguin atendre altres parades. A més, les parades intermèdies han de facilitar els desplaçaments intermodals i, per això, quan corresponga, han d'estar connectades amb els ports, aeroports, estacions de ferrocarril i altres nodes de transport. En el cas que, amb l'objectiu d'aconseguir un millor servici, es decidisca que la comunitat autònoma preste el servici de les parades que es troben dins de les concessions estatals i això comporte un cost extra per a la comunitat autònoma, l'Estat l'ha de compensar econòmicament.

Així mateix, simultàniament a l'obertura d'un període d'informació pública de l'avantprojecte d'establiment del servici, s'ha de demanar un informe de les comunitats autònomes afectades.

4. Els trànsits intermedis dels servicis de competència estatal que estiguen íntegrament compresos en el territori d'una comunitat autònoma i coincidisquen amb algun servici autonòmic, no es presten amb caràcter exclusiu si ho establixen tant el plec del contracte estatal com el de la comunitat autònoma.

5. Quan entre dos comunitats autònomes existisquen, per raons històriques o de qualsevol altre tipus, relacions de mobilitat quotidiana que no afecten les poblacions que,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 62

amb caràcter general, atenen els serveis de competència estatal, les comunitats autònomes corresponents, amb la participació, si és el cas, de les entitats locals, poden establir els serveis de transport o de mobilitat que s'ajusten millor a les necessitats de les persones. És necessari que es donen les circumstàncies que preveu l'article 4 de la Llei orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable.

L'Administració General de l'Estat pot participar en el finançament d'estos serveis.

6. Els serveis de transport públic regular de persones per carretera de competència estatal han de facilitar el transport de bicicletes en la mesura que siga possible, i, en qualsevol cas, han d'informar de manera clara de la possibilitat i les condicions de transport per a bicicletes en els punts i portals de venda de bitllets.

CAPÍTOL III

Planificació d'infraestructures de transport de competència estatal

Article 49. Criteris per a la planificació de les infraestructures de transport de competència estatal.

La planificació de les infraestructures de transport de competència estatal ha de respondre als criteris que estableixen l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM) al qual es referix l'article 22, als procediments que estableixen les lleis sectorials aplicables i als preceptes que estableix la present llei.

Article 50. Procediments d'avaluació de les infraestructures de transport i transparència.

1. Sense perjudi del que estableix la normativa sectorial aplicable, la decisió d'escometre l'execució d'inversions amb participació de finançament públic en infraestructures en la Xarxa de Carreteres de l'Estat, en la Xarxa Ferroviària d'Interés General, en els aeroports d'interés general, en la infraestructura de recàrrega i proveïment de carburant i en els ports d'interés general, quan estes inversions les financen les autoritats portuàries, s'ha de sotmetre al resultat d'una avaluació ex ante dels efectes, que s'ha de dur a terme en dos etapes:

- a) Anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental.
- b) Estudi de rendibilitat econòmica, social i ambiental i, si és el cas, financera.

2. El resultat de l'avaluació que preveu l'apartat anterior ha de permetre conèixer els beneficis nets del projecte, inclosos tant aspectes interns com l'efecte social i ambiental, de manera que permeta la comparació i prioritització de les actuacions.

En les dos etapes s'ha d'analitzar, d'acord amb la metodologia que s'assenyala en l'apartat 4 que finalment s'aprove, la repercussió en les emissions nacionals de gasos d'efecte hivernacle.

En els processos d'informació pública de l'avaluació ambiental del projecte s'han d'incorporar els resultats de l'estudi de rendibilitat econòmica, social i ambiental i, si és el cas, financera, que han de ser accessibles en el lloc web del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

En els procediments d'avaluació s'han de valorar les aportacions que facen les comunitats autònomes i entitats locals amb competència en matèria de mobilitat.

3. Quan hagen transcorregut cinc anys des de la posada en servei de qualsevol infraestructura de transport de competència estatal sobre la qual s'haguera realitzat l'estudi de rendibilitat previst en l'article 52, el promotor de la infraestructura ha de dur-ne a terme una avaluació ex post, en els termes que estableix l'orde ministerial a què es referix l'apartat 4.

4. En el termini de dos anys des de l'entrada en vigor d'esta llei, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'aprovar, per una orde ministerial, una metodologia per a cadascuna de les avaluacions que esmenten els apartats 1 i 3, que prenga en

consideració les millors experiències internacionals i acadèmiques, que siga conforme amb la que fa servir la Unió Europea, i que preste especial atenció a les emissions de gasos d'efecte hivernacle i d'altres contaminants. Esta metodologia ha d'incloure les particularitats sectorials necessàries i la manera de dur a terme les anàlisis de sensibilitat corresponents.

Així mateix, en el cas de l'avaluació d'operacions d'integració urbana del ferrocarril, s'han de tindre en compte les particularitats pròpies d'esta mena d'actuacions, incloent-hi criteris específics i les consideracions i aportacions que facen les comunitats autònomes i les entitats locals afectades.

5. Els resultats de les avaluacions ex ante i ex post a què es referixen els apartats anteriors han de ser públics, i les principals conclusions s'han de registrar digitalment en el mòdul d'inventari d'infraestructures de l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM) al qual es referix l'article 13, en les condicions i amb les excepcions que s'han d'establir reglamentàriament. Este registre té per objecte, entre altres, conèixer les desviacions que es produïsquen per a cada tipologia de projecte respecte als estudis realitzats en la fase de planificació, especialment pel que fa al cost d'inversió i demanda de l'actuació, així com optimitzar el procés de presa de decisions.

Article 51. Anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental de les infraestructures de transport estatals.

1. Abans de l'inici de qualsevol estudi informatiu o primer document requerit per la normativa sectorial aplicable per a la planificació d'una nova actuació, una millora o modernització d'una infraestructura ja existent, de competència estatal i amb les especialitats que estableixen els apartats següents, és preceptiu fer una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental, que ha de tindre un resultat positiu, d'acord amb els llindars de rendibilitat socioambiental mínima que estableix la metodologia a què es referix l'article 50, per a continuar la tramitació tècnica que exigix la normativa sectorial. Esta anàlisi ha de detallar l'efecte que es preveu de l'actuació en la reducció de gasos d'efecte hivernacle.

2. En relació amb les actuacions en aeroports d'interés general, l'anàlisi preliminar s'ha de dur a terme durant la tramitació del pla director de l'aeroport, o durant la tramitació de la revisió o modificació, respecte a les actuacions que incloga. Ha de tindre en consideració l'augment d'operacions potencial i l'impacte que tinga en les emissions de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants, així com en les emissions acústiques i l'afectació d'espais protegits o de la biodiversitat en els entorns aeroportuaris i els espais afectats per l'activitat associada al transport aeri, i ha de garantir el compliment de la normativa ambiental aplicable. Les inversions corresponents a actuacions no incloses en el pla director no requereixen l'elaboració de l'estudi preliminar de rendibilitat socioambiental.

3. En relació amb les actuacions de l'àmbit portuari, l'anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental s'ha de dur a terme en tot cas durant la tramitació del document del pla director d'infraestructures a què es referix l'article 54 del Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, respecte a les actuacions incloses en el seu àmbit. Les inversions corresponents a actuacions no incloses en el pla director no requereixen l'elaboració de l'estudi preliminar de rendibilitat socioambiental, sense perjudici de la realització de l'estudi de rendibilitat econòmica, social i ambiental, i, si és el cas, financera, d'acord amb el que indica l'article 52 del present text legal.

4. En relació amb les actuacions en carreteres de l'Estat i amb les actuacions en infraestructures ferroviàries de competència estatal, han de ser objecte d'anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental totes les que arregleque algun dels casos que inclou l'annex II de la present llei, i s'ha de tindre en compte la normativa sectorial corresponent.

5. En relació amb les actuacions a incloure en convenis entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible o les entitats que en depenen i altres administracions o entitats, sempre que siguen finançades o cofinançades per este Ministeri o les entitats que en depenen, i independentment de la titularitat, han de comptar amb una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental positiva si se superen els imports que estableix l'annex II.

6. El contingut de l'annex II es pot actualitzar per una orde ministerial, quan es constata la necessitat d'adequació dels llandars o de la tipologia de les actuacions.

7. Esta anàlisi preliminar ha de considerar les diverses alternatives, modes de transport, previsions de demanda i efectes econòmics, socials i mediambientals esperats, incloent-hi criteris sostenibles d'ocupació del sòl, per als diferents agents implicats. S'a de fer d'acord amb el que estableix l'article 50 sobre la metodologia de les anàlisis preliminars de rendibilitat socioambiental.

8. Les anàlisis preliminars de rendibilitat socioambiental s'han de sotmetre als informes següents:

a) De l'Organisme Públic Ports de l'Estat, sobre les actuacions corresponents a l'apartat 3.

b) Del Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, sobre les actuacions en carreteres de l'Estat corresponents als apartats 4 i 5.

c) Per a les actuacions en infraestructures ferroviàries de competència estatal corresponents als apartats 4 i 5, s'ha d'aplicar el que estableix l'apartat 3 de l'article 5 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari.

d) Quan es referisquen a una infraestructura o element que puga afectar la prestació de servicis que siguen competència d'una o diverses comunitats autònomes, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de sol·licitar l'informe d'estes comunitats autònomes en tot allò que afecte estos servicis. Este informe s'ha d'enviar en el termini d'un mes, transcorregut el qual es prossegueix l'estudi si no s'ha rebut l'informe.

9. El Consell de Ministres, per raons d'interés general degudament motivades, pot autoritzar la continuació dels expedients en què l'anàlisi preliminar no haja aconseguit un resultat positiu. La persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'informar la Comissió del Congrés d'estes autoritzacions.

Article 52. Estudi de rendibilitat de les infraestructures de transport estatals.

1. La decisió final sobre l'execució d'una nova actuació finançada totalment o parcialment pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible o les entitats que en depenen, incloses les que establisquen els convenis amb altres administracions autonòmiques o locals o entitats, independentment de la titularitat, està condicionada als resultats de l'estudi de rendibilitat econòmica, social, ambiental i, si és el cas, financera, que preveu la normativa sectorial, i a la metodologia a què es referix l'article 50. Els llandars de rendibilitat mínima que s'exigix s'han d'establir reglamentàriament.

2. Abans de l'inici de la primera licitació d'obres d'una actuació d'infraestructura de transport estatal, si s'aprecia que l'estudi de rendibilitat té una antiguitat superior a 10 anys o que, tot i que tinga una antiguitat menor, està desactualitzat, o en cas que no n'hi haja, l'estudi s'ha d'actualitzar, o s'ha d'elaborar, per a assegurar que s'ajusta al que preveu l'apartat 1 del present article, llevat de les excepcions que indiquen l'article 53 i les disposicions transitòries quinta i sexta.

En el cas dels aeroports d'interés general, este estudi l'ha de dur a terme el gestor aeroportuari abans d'aprovar l'actuació corresponent, només en el cas d'actuacions que siguen compatibles amb el pla director i comporten un increment rellevant de capacitat o bé una modificació funcional operativa substancial.

En el cas de les infraestructures portuàries, és necessari comptar amb estudis complets de rendibilitat econòmica, social, ambiental i, si és el cas, financera, en les actuacions que hagen sigut objecte d'una anàlisi preliminar, en els termes expressats en l'article 51, així com sobre les actuacions incloses en la programació d'inversions públiques que siguen rellevants, per a la qual cosa s'han de seguir els criteris que estableixen la legislació i les directrius que estableisca Ports de l'Estat, d'acord amb el que prescriu l'article 55.3 del text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

3. El Consell de Ministres, per raons d'interés general, pot autoritzar la realització d'una actuació que no haja arribat al llandar al qual es referix l'apartat 1 del present article.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 65

El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'informar la Comissió del Congrés dels Diputats d'estes últimes autoritzacions.

Article 53. *Excepcions del procediment d'avaluació.*

Estan excloses de l'obligació de fer les avaluacions ex ante que preveu l'article 50 les actuacions següents:

- a) Les que formen part dels plans de defensa nacional o internacional.
- b) Les específiques de millora de la seguretat, renovació, conservació i manteniment de les infraestructures de transport.
- c) Les derivades del compliment de normativa, disposicions emeses per les institucions europees en matèria de transport o de recomanacions tècniques de les autoritats nacionals de seguretat.
- d) Les actuacions que arreplega el Document de regulació aeroportuària.

Article 54. *Infraestructures de transport d'interés general i planificació territorial.*

Els informes que hagen d'emetre les autoritats competents en matèria de planificació territorial han de vetlar perquè els instruments d'ordenació del territori que afecten la mobilitat salvaguarden i respecten les infraestructures de transport d'interés general i els elements funcionals i instal·lacions de servici, així com l'operativa.

TÍTOL IV

Contribució de l'Estat al finançament de la mobilitat sostenible

Article 55. *Contribució financera de l'Estat per a la mobilitat sostenible en l'àmbit urbà i interurbà.*

1. L'Administració General de l'Estat, a través del Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible (FECMO), ha de participar, en els termes que determinen les disposicions de desplegament, en el finançament dels servicis de transport públic col·lectiu urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, de viatgers.

2. A través d'este mateix fons, l'Administració General de l'Estat ha de contribuir, en els termes que determinen les disposicions de desplegament, al finançament dels servicis de transport públic col·lectiu que operen en l'àmbit urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, tant si la seua gestió és atribuïda a una autoritat de transport metropolità, amb independència de la forma jurídica que adopte, com si la presta directament l'Administració local o autonòmica i mentres no es reben subvencions o compensacions de l'Administració General de l'Estat per altres vies. A este efecte, les illes dels arxipèlags de Canàries i Balears tenen la consideració d'entorn metropolità.

3. La contribució de l'Administració General de l'Estat que preveu el present article es vehicula a través de subvencions que s'han de regir pel que preveuen esta llei, la Llei 47/2003, de 26 de novembre, General Pressupostària, i la Llei 38/2003, de 17 de novembre, General de Subvencions.

4. Els servicis públics susceptibles de ser finançats per mitjà d'este fons comprenen la xarxa d'autobusos, telefèrics i funiculars, metros, metros lleugers, ferrocarrils i tramvies que operen en l'àmbit urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, en els termes que estableix esta llei. Així mateix, són susceptibles de finançament els servicis de mobilitat sostenible i activa que s'incorporen als sistemes de servici públic de mobilitat urbana i interurbana amb caràcter intermodal, com a complement de final o capçalera del servici de transport col·lectiu principal, com ara els servicis de préstec de bicicletes i d'aparcament segur de bicicletes, o similars, en els termes que s'establisquen reglamentàriament.

5. Es consideren actuacions vinculades als servicis públics, susceptibles també de finançament d'acord amb este títol i en els termes que s'acorden, l'elaboració de plans de mobilitat sostenible d'acord amb el que preveu esta llei o, si és el cas, segons la normativa

autonòmica corresponent, així com les accions de conscienciació i sensibilització que promoguen les administracions per a desenvolupar una cultura de mobilitat segura, saludable i sostenible.

Article 56. Creació del Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible (FECMO-FMPJ).

1. En aplicació de la disposició adicional quinta del text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, es crea el Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible, fons mancat de personalitat jurídica (FECMO-FMPJ), els recursos del qual estan constituïts exclusivament per les quantitats que anualment s'establisquen en el crèdit destinat a l'aportació a este fons que s'arregle en els pressupostos generals de l'Estat, i només pot incrementar-se per altres ingressos provinents d'impostos o altres tributs segons determinen les normes amb rang de llei corresponents. La dotació anual del Fons es determina amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, i s'ha de destinar a atendre el compliment dels objectius que preveu esta llei.

2. El FECMO-FMPJ està adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. Este departament ministerial ha de publicar anualment la relació d'accions finançades amb càrrec al Fons.

3. El FECMO-FMPJ es regix pel que disposen esta llei, la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, i quant al règim de pressupost, comptabilitat i control, el que preveu la Llei 47/2003, de 26 de novembre, General Pressupostària.

4. La gestió i direcció del Fons correspon al Consell Rector, adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. La persona titular de la secretaria presidix el Consell Rector. El president té la consideració de comptedant a què es referix l'article 138 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, General Pressupostària. Per una orde de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible s'ha de determinar la composició, les funcions i les normes de funcionament del Consell Rector.

Article 57. Assignació de recursos del Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible (FECMO-FMPJ).

1. El Fons està destinat a atorgar subvencions dirigides als fins següents, d'acord amb estos criteris de prioritat:

a) Finançar una part dels costos operatius dels transports públics col·lectius urbans de viatgers, d'acord amb criteris objectius, estables, predictibles, que incentiven l'eficiència i proporcionals al volum de la producció o de la demanda. El finançament ha de contribuir a la prestació d'un servei de qualitat, conjuntament amb el finançament aportat per les administracions competents.

Este finançament es du a terme per mitjà de subvencions de concessió directa, a les quals s'accedix per mitjà d'una convocatòria de concurrència no competitiva.

b) Finançar projectes d'inversió orientats a la millora, sostenibilitat, digitalització i accessibilitat universal de la mobilitat urbana en els termes que establisquen les bases reguladores de les subvencions que els instrumenten.

Este finançament es du a terme per mitjà de subvencions en règim de concurrència competitiva.

c) Addicionalment, el Fons es pot destinar a finançar accions d'interoperabilitat en el territori de l'estat, respectant, si és el cas, les fórmules de cooperació entre administracions públiques que exercisquen la figura d'autoritat de transport públic, així com al sosteniment econòmic de serveis de transport o serveis de mobilitat que contribuïsquen a aconseguir objectius de descarbonització, qualitat de l'aire, protecció social o protecció als territoris afectats pel repte demogràfic, encara que no es presten en l'àmbit urbà, en les condicions que es determinen reglamentàriament.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 67

2. L'assignació dels recursos del Fons la du a terme el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el procediment que estableix l'article 59 quant als costos operatius, i atés l'orde de prioritat que indica l'apartat 1.

Article 58. *Condició de beneficiari i requisits que han de complir-se.*

1. Poden ser beneficiaris de les subvencions per al transport públic col·lectiu urbà de viatgers:

a) Els municipis que complisquen alguna de les condicions següents:

1r Tindre més de 50.000 habitants de dret, segons el padró municipal vigent a 1 de gener de l'any anterior al de la sol·licitud de la subvenció i aprovat oficialment pel Govern.

2n Tindre més de 20.000 habitants de dret, segons les xifres de població del padró municipal vigent a 1 de gener de l'any anterior al de la sol·licitud de la subvenció i aprovat oficialment pel Govern.

3r Els municipis que, encara que no tinguem alguna de les condicions dels apartats 1r i 2n anteriors, siguem capitals de província o capitals de comunitat autònoma.

4t Reglamentàriament es poden establir les condicions en les quals els municipis no inclosos en els apartats anteriors que presten un servei públic col·lectiu de transport urbà puguem ser beneficiaris d'estes subvencions.

b) Les autoritats de transport metropolità que, d'acord amb el que estableixen les lleis o les normes de creació de cada una, tinguen atribuïda la gestió dels serveis públics arreglats en l'article 55 sempre que la població sobre la qual es presten estos serveis públics supere els 50.000 habitants.

2. La sol·licitud de subvenció de les entitats a les quals es referix a l'apartat 1.c) implica la impossibilitat que els municipis integrats en sol·liciten de manera individual per als mateixos serveis.

3. Els beneficiaris poden prestar els serveis de transport públic col·lectiu urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, de viatgers en règim de gestió directa per part de l'Administració o d'una entitat titular del servei, o per mitjà de qualsevol de les formes de gestió indirecta que estableix l'ordenament jurídic.

4. Per a ser beneficiaris, els municipis o entitats supramunicipals en l'àmbit territorial de les quals es du a terme el servei han de comptar amb un Pla de mobilitat sostenible segons el que preveu l'article 24.

5. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de tindre en compte en la convocatòria de les subvencions finançades amb càrrec al FECMO-FMPJ, entre altres, els aspectes següents:

a) El compliment de les recomanacions, objectius i condicions establides en el DOMOS i els documents complementaris.

b) El foment de la interoperabilitat de les xarxes de transport i serveis de mobilitat.

c) El transvasament modal coherent amb el que estableix l'article 28.

d) La millora de la mobilitat i la sostenibilitat mediambiental, la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants i la millora de la qualitat de l'aire a través de la reducció de contaminants atmosfèrics, incloent-hi les polítiques de modernització de flotes orientades a la utilització d'energies netes i la promoció de la mobilitat activa.

e) El compliment de determinats valors d'indicadors de qualitat del servei.

Article 59. *Procediment per a la determinació de la quantia de les subvencions per al finançament de costos operatius.*

1. Les subvencions destinades a contribuir al finançament dels costos operatius del transport públic col·lectiu urbà de viatgers s'han d'atorgar per una resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, per a un període mínim

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 68

de tres anys, amb liquidacions anuals a any vençut, d'acord amb el que estableix esta llei i amb el que estableixen les bases reguladores d'estes subvencions. En tot cas, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot efectuar pagaments anticipats a compte de la liquidació durant l'exercici de prestació del servici. Els acomptes s'han de regularitzar en la liquidació anual.

2. En són beneficiàries les entitats que reunisquen els requisits que preveu l'article 58 i que ho sol·liciten.

3. Reglamentàriament s'ha d'establir la metodologia de càlcul de la subvenció total neta a percebre per cada beneficiari durant el període al qual es referix l'apartat 1, i s'han de concretar els criteris d'assignació a partir dels conceptes següents:

a) Paràmetre de referència per al càlcul de la subvenció (PR). Este paràmetre de referència pot ser diferent per als diferents modes de transport i pot triar-se entre vehicles-km produïts, viatgers-km, nombre de persones totals, o un altre de similar representatiu de l'oferta o demanda del transport.

b) Import de referència (IR) corresponent a cada paràmetre de referència, que és l'import en euros de subvenció per unitat del paràmetre de referència. L'import de referència es pot establir per una diferenciació per modes o tecnologies de transport, com ara autobusos, metros o tramvies, o per una segmentació dels municipis per grups segons la seua població o altres característiques bàsiques, o per a atendre situacions especials degudament justificades.

c) Coeficients correctors territorials (CCT), que són els indicadors d'ajust de l'import de referència corresponent a cada paràmetre de referència, quan siga necessari tindre en compte condicions de tipus territorial o de població que tinguen incidència en els costos operatius del transport o en la generació d'ingressos tarifaris i comercials en condicions eficients, com poden ser, entre altres:

- 1r La població total receptora del servici.
- 2n La concentració o densitat de la població o el nombre de nuclis implicats.
- 3r El total de quilòmetres lineals de l'oferta de transport en relació amb la població.
- 4t Altres condicions rellevants com ara la insularitat o l'extrapeninsularitat, la cobertura geogràfica, l'extensió o l'orografia. S'ha de considerar així mateix la facilitat d'accés a servicis públics educatius, de formació i sanitaris.

d) Factor d'equitat (FE): indicador que tinga en compte la capacitat de l'entitat beneficiària per a finançar un transport públic col·lectiu urbà de viatgers de qualitat amb els recursos propis i afavorisca sempre l'organització adequada del sistema de mobilitat en el territori i l'eficiència en la gestió per part de les entitats. Este factor corrector en cap cas seria inferior a 0,8 ni superior a 1,2.

e) Penalitats i incentius, que s'han d'establir en la resolució d'atorgament de la subvenció per a incentivar la millora contínua de la qualitat del servici, el comportament ambiental, l'eficiència en la prestació i l'adaptació tecnològica. Estos indicadors poden exigir uns nivells mínims de regularitat, ocupació màxima i mínima en els vehicles, compliment de l'oferta programada, així com altres aspectes de qualitat del servici.

Article 60. *Límits quantitatius de les subvencions per al finançament dels costos operatius.*

1. Les subvencions estatals per al finançament dels costos operatius del servici de transport públic col·lectiu urbà i interurbà de viatgers, inclòs el metropolità i el rural, no poden superar la mitat del seu import total, segons s'establisca en les bases reguladores, ni poden ser majors que el dèficit d'explotació dels servicis subvencionats.

2. Almenys el 50 % dels costos operatius del servici públic de transport públic col·lectiu urbà i interurbà de viatgers, inclòs el metropolità i el rural, per tant, s'ha de sufragar necessàriament amb càrrec a les tarifes abonades per les persones usuàries, a altres ingressos comercials o a les aportacions d'altres administracions.

Article 61. Subvencions per a projectes d'inversió per a la millora de la mobilitat urbana i interurbana.

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot aprovar periòdicament, amb càrrec al Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible (FECMO-FMPJ), convocatòries de subvencions per al finançament de projectes d'inversió per a la millora de la mobilitat urbana i interurbana, inclosa la metropolitana i la rural, amb criteris de concurrència competitiva.

2. Per mitjà d'una orde del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible s'han d'aprovar les bases reguladores d'estes subvencions, que han de tindre en compte els principis i objectius d'esta llei. Les ajudes s'han de tramitar pel procediment ordinari que estableix la Llei 38/2003, de 17 de novembre, General de Subvencions.

TÍTOL V

Innovació, digitalització i formació en el transport i la mobilitat

CAPÍTOL I

Entorn controlat de proves per a la mobilitat

Secció 1a Règim de participació en l'entorn controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat

Article 62. Principis rectors específics aplicables a l'entorn controlat de proves per a la mobilitat.

1. Les accions emmarcades en l'entorn controlat de proves es regixen pels principis de proporcionalitat i seguretat jurídica i estan orientades a la innovació en la mobilitat.

2. La innovació en mobilitat ha de ser compatible amb la seguretat, l'ús responsable de les tecnologies, la sostenibilitat en el sistema de transport, la millora de l'eficiència, i l'efectivitat del dret a la mobilitat.

3. L'actuació dels poders públics i els promotors en este àmbit ha de respectar els principis de transparència i rendició de comptes, així com els drets de propietat intel·lectual del resultat en favor del promotor i realitzador del projecte.

Article 63. Àmbit competencial i col·laboració entre autoritats.

1. Les autoritats públiques amb competències en la matèria han de cooperar entre si per a garantir que, segons el que disposa esta llei, les proves es desenvolupen d'acord amb els principis rectors del sistema de mobilitat i transport de l'article 5.

2. Les autoritats han de col·laborar a fi d'aconseguir un funcionament adequat de l'entorn controlat de proves i han de facilitar, dins del seu àmbit competencial i amb les garanties adequades, la realització de proves, siga quin siga l'àmbit territorial que afecte.

En este sentit, l'Oficina ha d'actuar com a impulsora de tots els projectes admesos a l'entorn controlat de proves.

3. En particular, les autoritats competents han de cooperar estretament entre si per mitjà de les tècniques i mecanismes disponibles a l'empara de la legislació.

4. Per a la realització de proves que ho requerisquen, es poden establir mecanismes de cooperació internacional amb altres autoritats supervisors.

Quan la realització de la prova afecte normes de dret comunitari, és necessari comunicar-ho prèviament a l'autoritat de la Unió Europea que siga competent.

5. L'Oficina pot promoure la subscripció de convenis amb administracions o organismes involucrats per a aconseguir la màxima efectivitat de l'entorn controlat de proves.

Estos convenis han d'arreglar almenys la designació de persones expertes, la designació de l'autoritat o les autoritats de supervisió i la posada a la disposició dels mitjans essencials per a assegurar l'executivitat de la prova. Quan la prova requereisca la intervenció de les administracions públiques amb competències sectorials concurrents en l'àmbit de la mobilitat, els convenis han d'incloure, en tots els casos, la manera de cobrir els costos que es produïsquen.

Article 64. Règim jurídic dels projectes pilot d'innovació en mobilitat.

1. El desenvolupament de les proves d'un projecte pilot d'innovació en mobilitat es regix pel que disposen este capítol i el protocol que preveu l'article 68.

2. L'admissió a l'entorn controlat de proves que regula este capítol per a la realització de proves d'un projecte pilot no comporta, en cap cas, l'autorització per al començament d'una activitat regulada o subjecta a autorització sota la regulació de transport o mobilitat, ni per a la prestació habitual de servicis de caràcter professional diferents dels previstos específicament en el protocol, ni pot tindre caràcter indefinit.

3. En el cas que en el projecte pilot participen operadors que ja compten amb autorització per a l'exercici d'una activitat, el protocol que preveu l'article 68 ha d'incloure, quan siga necessari, mesures per a delimitar les proves que es poden fer en l'espai de proves respecte a l'activitat ordinària que duguen a terme els operadors autoritzats.

4. S'aplica la normativa de mobilitat i transport i les altres normes aplicables a la realització de la prova amb les úniques limitacions i excepcions que s'acorden en el protocol.

Article 65. Règim d'admissió i participació.

1. Es poden admetre a l'entorn controlat de proves que regula este capítol els projectes que aporten innovació en mobilitat.

S'entén que aporten innovació en mobilitat els projectes que no tinguen cobertura en la regulació vigent i que es troben en una fase de desenvolupament que permeta l'execució de les proves previstes en l'entorn controlat de proves en un curt termini de temps des de l'admissió.

A este efecte, s'entén que es troben en una fase de desenvolupament suficient els projectes que presenten un prototip que oferisca una funcionalitat mínima que permeta comprovar-ne la utilitat i l'avaluació futura, encara que esta funcionalitat estiga incompleta respecte a versions posteriors.

2. Els projectes han de contindre les mesures de seguretat adequades per als participants, els tercers, les infraestructures i el sistema de transports en general, i es poden inadmetre en el cas que, en el procés d'avaluació i valoració dels riscos, s'observe que les mesures de seguretat previstes no són suficients.

A criteri de la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat, la innovació en mobilitat d'un projecte pilot ha de referir-se, almenys, a un dels aspectes següents:

a) Suposar una millora en termes d'harmonització administrativa, compliment normatiu i integració entre els diferents modes de transport o bé aportar una utilitat potencial o un valor afegit sobre els usos ja existents.

b) Suposar un benefici per a les persones usuàries dels servicis relacionats amb la mobilitat, en termes de qualitat, disponibilitat, reducció de costos o seguretat en la seua accepció global, que inclou la seguretat operacional, la seguretat contra actes il·lícits, la seguretat sanitària i la ciberseguretat.

c) Augmentar l'eficàcia i l'eficiència dels operadors i autoritats prestadors de servicis de mobilitat.

d) Avançar en aspectes lligats a la mobilitat sostenible, la inclusió social, l'accessibilitat o la reducció d'emissions.

3. El compliment de les condicions d'admissió que preveu este article s'ha de fer constar de manera motivada en la sol·licitud presentada de conformitat amb el que preveu l'article 66.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 71

4. Els projectes els pot proposar qualsevol promotor, siga quin siga l'Estat en el qual estiga domiciliat.

Per a la continuació del projecte pilot admés en l'entorn controlat de proves, els promotors, durant tot el període en què duren les proves, han de notificar a través de l'Oficina qualsevol canvi de domicili.

5. No poden ser admesos a l'entorn controlat de proves els projectes dels promotors dels quals hagen desenvolupat durant els dos anys anteriors altres projectes pilot en l'entorn controlat de proves que s'hagen interromput o s'hagen donat per finalitzats de conformitat amb l'article 75.

El termini de dos anys es compta a partir de la data de la resolució administrativa relativa a la interrupció o finalització.

Excepcionalment, s'hi poden admetre els promotors que es troben en la situació descrita en este apartat i acrediten haver esmenat els defectes en els quals haja incorregut el projecte, així com haver adoptat les mesures tècniques, organitzatives i de personal apropiades per a la desaparició de les causes que havien motivat la interrupció o finalització de les proves.

Article 66. Sol·licitud d'admissió a l'entorn controlat de proves.

1. Les sol·licituds d'admissió a l'entorn controlat de proves les han de presentar els promotors o, en el cas de projectes d'interés general, una autoritat interessada.

2. Les sol·licituds es presenten a través de la finestra única de l'entorn controlat de proves creada per a la gestió i tramitació de les sol·licituds d'admissió a l'entorn controlat allotjada en la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, que gestiona l'Oficina.

L'Oficina pot aprovar models de sol·licitud d'admissió en l'entorn controlat de proves la utilització de les quals siga obligatòria per als promotors o autoritats interessades.

3. La sol·licitud s'ha d'acompanyar amb:

a) Una descripció suficient del projecte amb referència específica a la fase de desenvolupament en la qual es troben d'acord amb el que es disposa l'article 65.1, l'avaluació i valoració dels riscos i la viabilitat d'estes proves.

b) Una memòria justificativa que ha de detallar el compliment del que disposa l'article anterior, en particular, els aspectes d'innovació en mobilitat que proposa el projecte i l'absència de regulació o els conflictes amb la normativa vigent, segons el parer dels promotors, així com les mesures de mitigació o control de riscos, condicions d'ús o restriccions en favor de la seguretat i control del projecte.

En esta memòria, el promotor ha d'identificar expressament si alguna informació s'ha de tractar com a confidencial, i pot sol·licitar que, en cas d'admissió a l'espai de proves, no es publique en cap fase del procés.

c) Un compromís de compliment del règim de garanties i protecció previst en la secció 2a del present capítol i una proposta específica de les mesures que, en cas que s'accepten, el promotor té previst complir per a satisfer estes garanties.

d) Un esborrany de protocol, d'acord amb el model que s'ha d'aprovar per mitjà d'una orde ministerial i s'ha de publicar en la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

e) Una anàlisi del tipus d'assegurança de responsabilitat civil o qualsevol altra forma d'aval o garantia equivalent que s'ajuste millor a la naturalesa del projecte.

4. Durant esta fase de sol·licitud i elaboració de l'esborrany del protocol, està habilitat, en la seu electrònica associada, un sistema de consultes prèvies que gestiona l'Oficina. La resolució d'estes consultes té caràcter informatiu per a assistir els promotors en la presentació de les sol·licituds.

5. En qualsevol moment es pot requerir als promotors informació addicional sobre el projecte pilot per a l'avaluació de les sol·licituds. Esta informació no pot comportar, ni pot

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 72

incloure, cap millora o canvi substancial de la proposta presentada inicialment, sinó que té exclusivament caràcter complementari i aclaridor.

6. Les dades relatives als projectes facilitats pels promotors en el procediment d'admissió en l'entorn controlat de proves tenen, amb caràcter general, la consideració d'informació confidencial.

Article 67. *Admissió en l'entorn controlat de proves.*

1. L'Oficina ha de traslladar les sol·licituds rebudes a la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat seleccionada, que ha de proposar, per mitjà d'un informe motivat, l'admissió o inadmissió dels projectes en l'entorn controlat de proves de conformitat amb els criteris de l'article 65.

El termini per a emetre l'informe d'admissió o inadmissió és de tres mesos a comptar des que l'Oficina rep la sol·licitud.

2. Quan la Comissió entenga que un projecte no complix les condicions d'admissió o que concorren altres circumstàncies que fan impossible o desaconsellable l'inici de les proves, l'informe motivat de la Comissió pot proposar les mesures que, si s'integraren adequadament, podrien donar lloc a l'admissió del projecte.

3. Poden ser inadmesos els projectes els objectius dels quals coincideixen amb els d'un altre que ja haja sigut aprovat o les proves dels quals estan en curs. No obstant això, en cas d'interrupció del projecte en fase de prova, el promotor del projecte inadmes per coincidència d'objectius pot tornar a sol·licitar-ne l'admissió.

L'Oficina ha de notificar esta possibilitat al promotor de la sol·licitud inadmesa per este motiu.

4. Juntament amb la proposta d'admissió del projecte, la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat proposa a l'Oficina una llista d'autoritats de supervisió, entre les quals necessàriament s'ha d'incloure l'autoritat competent per raó de la normativa afectada, que pot dur a terme la supervisió de la prova d'acord amb les característiques del projecte admés.

5. L'Oficina ha de resoldre sobre l'admissió o inadmissió dels projectes a l'entorn controlat de proves d'acord amb l'informe de la Comissió en el termini de deu dies des que el reba.

La resolució d'admissió o inadmissió dels projectes es notifica al promotor del projecte. Contra la resolució d'inadmissió del projecte pot interposar-se un recurs d'alçada davant de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

6. Els projectes per als quals hagen sigut proposades es traslladen en este moment a les autoritats de supervisió, que hi han de mostrar la conformitat o disconformitat en el termini de deu dies laborables.

Si cap de les autoritats de supervisió accepta la participació en el termini assenyalat, l'Oficina ha de designar l'òrgan o ens estatal competent per raó de la matèria, que ha d'actuar com a autoritat de supervisió.

En cas de silenci, s'entén que l'autoritat de supervisió no ha acceptat la participació en el projecte.

En el cas que, durant el desenvolupament d'un projecte, alguna autoritat de supervisió que no hi estiga participant mostre el seu interès a fer-ho, la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat ha de decidir sobre la idoneïtat de la incorporació al projecte. S'entén, en qualsevol cas, que és idònia si en un primer moment se li havia proposat participar-hi i no ho havia acceptat.

7. Anualment, s'ha de publicar també, en la seu electrònica de l'entorn controlat de proves, una relació dels projectes que s'hagen admés, amb indicació de l'autoritat o autoritats de supervisió designades per a cada prova.

Article 68. *Protocol de proves.*

1. Quan un projecte s'admeta en l'entorn controlat de proves, la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat que ha proposat l'admissió ha de determinar el contingut

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 73

final del protocolo de pruebas aplicable al proyecto, a partir de l'esborrany de protocol presentat pel promotor, que pot completar, matisar, modificar o bé admetre sense cap modificació.

2. El protocol s'ha de subscriure entre el promotor i l'Oficina, i té per objecte establir els termes i condicions conforme als quals s'han de desenvolupar les proves del projecte, incloent-hi, com a mínim:

- a) Les limitacions que s'acorden quant al volum de l'activitat i el temps de realització.
- b) La forma en què s'ha de dur a terme el seguiment de les proves d'acord amb el que disposa en l'article 74. En particular, s'ha de detallar la informació que s'ha de facilitar a les autoritats de supervisió i la manera d'accedir-hi.
- c) La informació sobre els resultats de les proves que s'ha de facilitar a les administracions competents i les condicions específiques d'accés a estes dades.
- d) Les fases del projecte i els objectius previstos en cada una de les fases juntament amb l'abast i la duració de la prova.
- e) Els recursos amb els quals, si és el cas, comptar el promotor per a dur a terme les proves.
- f) El règim de garanties per a cobrir la responsabilitat eventual.
- g) La proposta de l'autoritat o les autoritats de supervisió i la declaració expressa que en cap cas han d'assumir cap responsabilitat per l'incompliment per part del promotor de les obligacions legals o contractuals.
- h) Les circumstàncies que poden donar lloc a la modificació del protocol, i el procediment per a aprovar-les, que ha de comptar, en tot cas, amb la conformitat de l'autoritat de supervisió.
- i) Si és el cas, clàusules de confidencialitat, així com disposicions, subjectes a la regulació específica, sobre els drets de propietat industrial i intel·lectual o secrets empresarials que es vegen afectats durant la realització de les proves.

3. En cas que les proves introduïdes es vegen afectades per un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i valoració dels riscos, és necessari establir esta avaluació i valoració, les mesures mitigadores i la identificació dels responsables d'aplicar-les, així com les condicions d'ús en cas que siguin necessàries. A més, l'aplicació correcta del mètode comú de seguretat l'ha de verificar, si és el cas, un organisme independent.

4. En el protocol s'han d'establir totes les cauteles necessàries per a garantir en cada prova un sistema específic de protecció dels participants que siga proporcionat al nivell de risc del projecte, conforme als objectius que estableix la legislació en matèria de protecció de dades i de protecció de les persones usuàries de servicis de transport. A este efecte, el règim de garanties pot incloure una assegurança de responsabilitat civil, un aval bancari, una assegurança de caució o una altra d'equivalent, adequada a la naturalesa del projecte, d'acord amb el que preveu la secció 2a del present capítol.

Així mateix, s'han d'establir totes les cauteles que calguen per a garantir que la realització de les proves no afecte l'estabilitat i el funcionament normal del sistema de transports, cap servici regular ja establert ni tercers no participants en les proves.

D'altra banda, s'han d'identificar els elements que, per ser part d'informació confidencial, no hagen de ser objecte de publicació.

5. En la preparació del protocol, la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat pot suggerir modificacions en el projecte o oferir assessorament al promotor per a facilitar l'adaptació del projecte a la normativa en matèria de transport i mobilitat, i per a concertar el règim de garanties adequat a la prova proposada, sense perjudici del que es concloga en l'informe final d'avaluació.

6. Abans de la determinació del contingut final del protocol, la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat ha de sol·licitar un informe del Servei Jurídic del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, que s'ha de pronunciar sobre la conformitat a dret, i en particular, sobre l'adequació a les normes reguladores del present capítol.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 74

7. Excepte per raons degudament justificades, la determinació final del contingut del protocol ha de produir-se en el termini màxim de tres mesos a comptar des de la resolució d'admissió del projecte.

8. Després de la determinació final del protocol, l'Oficina atorga al promotor un termini de deu dies perquè comparega a firmar-lo.

Si transcorre este termini sense haver-se subscrit el protocol, es produïx la caducitat del procediment i s'arxiva. No obstant això, l'Oficina pot ampliar este termini d'acord amb el que disposa l'article 32 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Quan la caducitat siga imputable al promotor, no pot presentar nous projectes en el termini de dos anys des de la resolució de caducitat.

Article 69. Inici de les proves.

Una vegada celebrat el protocol i recaptat el consentiment informat d'acord amb el que preveu l'article 70, en el termini de sis mesos han de començar les proves integrants del projecte pilot segons els termes arreplegats en el protocol. Este termini pot ser ampliat o reduït quan concórreguen raons que ho justifiquen.

Secció 2a Règim de garanties i protecció dels participants

Article 70. Consentiment informat i protecció de dades.

1. Tot participant en una prova d'un projecte pilot autoritzat de conformitat amb este capítol ha de ser degudament informat de les condicions de la prova (avaluació i valoració dels riscos, així com les mesures mitigadores, condicions i restriccions d'ús i responsables d'aplicar estes mesures i del desenvolupament de l'activitat com a projecte pilot en un entorn controlat de proves) i ha de manifestar expressament el seu consentiment per a participar lliurement en la prova, per a la qual cosa ha d'emplenar el model específic que ha d'ajuntar a la sol·licitud del promotor. En la informació que es proporcione al participant, s'ha de detallar la naturalesa de la prova, els eventuais riscos de participar-hi, el règim de responsabilitat que regula l'article 72, i el règim de desistiment al qual pot acollir-se, segons el que preveu el protocol i el que disposa l'article següent.

2. El participant ha de tindre disponible tota la informació, en qualsevol suport i per qualsevol mitjà que hi garantisca l'accés permanent, senzill i gratuït en tot moment. S'ha de permetre la manifestació del consentiment inequívoc per part del participant.

3. Així mateix, en esta documentació s'ha d'incorporar una clàusula sobre protecció de dades de caràcter personal en què, de manera clara, accessible i adaptada a la persona interessada, s'ha d'informar sobre el tractament de dades a dur a terme, informació que ha de fer referència específica als drets d'accés, rectificació, supressió, portabilitat, limitació o oposició al tractament.

Article 71. Dret de desistiment.

1. En qualsevol moment, un participant té dret a posar fi a la participació en una prova d'acord amb el règim de desistiment que establisca el protocol de proves o, en un altre cas, per mitjà d'una declaració expressa de voluntat en este sentit.

2. El desistiment d'un participant no genera en cap cas cap dret d'indemnització per al promotor de les proves.

Article 72. Responsabilitat.

1. El promotor ha d'indemnitzar pels danys personals i materials que es provoque als participants a conseqüència del desenvolupament de les proves, fins i tot els deguts a fallades tècniques o humanes, d'acord amb el règim de garanties que establisca el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 75

protocol, quan es produïsquen perquè el promotor ha incomplert el protocol, o es deriven de riscos dels quals no ha informat, o quan hi haja culpa o negligència per part seua.

Així mateix, el promotor respon per les pèrdues patrimonials que siguen conseqüència directa d'estos danys materials i personals.

2. A l'efecte del que preveu este article es presumix, excepte si hi ha una prova en contra, que els danys i perjuís que patisquen els participants en el desenvolupament de les proves s'han produït com a conseqüència de participar-hi.

No obstant això, no són indemnitzables els eventuais danys i perjuís que patisquen els participants a conseqüència de la interrupció o la finalització de les proves per part del promotor pels motius que preveu l'article 75.

3. Els danys ocasionats a tercers aliens a l'entorn controlat de proves s'han d'indemnitzar segons el règim que preveja el protocol.

El promotor, en el cas d'incompliment de les previsions del protocol, o el causant del mal, en els altres casos, han de fer-se càrrec de la indemnització pels danys a tercers no coberts pel règim de garanties que preveja el protocol.

Quan la responsabilitat no puga imputar-se al promotor ni al causant del mal s'ha de presumir la concurrència de culpes entre el promotor, l'autoritat o autoritats de supervisió involucrades i, si és el cas, el causant del mal. En este cas, la responsabilitat és solidària.

4. En cap cas el protocol pot preveure que el promotor siga rescabalat per l'Administració dels danys o pèrdues patrimonials resultants de la participació en l'entorn controlat de proves.

Article 73. *Garantia de confidencialitat.*

1. El protocol pot incloure clàusules de confidencialitat i secret empresarial, així com disposicions subjectes a regulació específica relatives als drets de propietat industrial i intel·lectual o secrets empresarials que resulten afectats durant la realització de les proves.

2. Els membres de l'autoritat de supervisió i de l'Oficina que participen en la selecció, avaluació i seguiment dels projectes pilot segons este capítol estan subjectes als deures de secret i discreció d'acord amb el que preveu l'article 53.12 del text refós de la Llei de l'Estatut Bàsic de l'Empleat Públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 5/2015, de 30 d'octubre.

Per la seua part, els membres de la Comissió i els participants, així com la resta de persones professionals involucrades, queden subjectes als règims respectius de secret professional, si en tenen.

Article 74. *Seguiment de les proves.*

1. L'autoritat de supervisió que siga designada responsable del seguiment de la prova segons el que preveu l'article 67, si ho considera necessari, pot designar una o diverses persones perquè duguen a terme el seguiment de les proves que integren el projecte pilot. Això s'aplica sense perjuí del que disposa l'article 72 sobre la responsabilitat exclusiva del promotor pel compliment dels preceptes d'esta llei i de la resta de la normativa aplicable, així com dels termes del protocol de proves.

En cas que s'haja designat més d'una autoritat supervisora, totes poden, si ho consideren necessari, designar una o diverses persones per a dur a terme un seguiment més directe a l'efecte del que preveu este article.

2. Durant la realització de les proves s'ha d'establir un diàleg continu entre el promotor i l'autoritat de supervisió, que pot emetre indicacions escrites a fi de complir el que disposen el protocol i esta llei. Així mateix, l'autoritat de supervisió pot instar modificacions del protocol per mitjà d'un escrit motivat en el qual raone la necessitat de les modificacions per al bon desenvolupament de les proves i que, per a fer-se efectiu, ha de comptar amb la conformitat del promotor.

3. Addicionalment, l'autoritat de supervisió del seguiment ha de verificar, en l'àmbit de les seues competències, l'aplicació del que disposen esta llei i el protocol de proves. Amb esta finalitat pot recaptar, puntualment o periòdica, tota la informació que estime pertinent

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 76

i dur a terme inspeccions o altres accions dirigides al compliment d'esta llei i del protocol de proves.

4. L'incompliment del que disposen esta llei o el protocol corresponent dona lloc a la interrupció de les proves d'acord amb el que preveu l'article 75 i, si és el cas, a la sanció corresponent d'acord amb el que disposa el títol VIII.

Article 75. *Interrupció de les proves.*

1. En qualsevol moment del desenvolupament de les proves, el projecte pilot en conjunt o qualsevol de les proves poden ser interromputs o donar-se per finalitzats de manera motivada per l'autoritat o autoritats de supervisió si s'incomplixen els termes i condicions del protocol que regix la prova o qualsevol altra norma o regulació aplicable que no haja sigut exclosa o limitada pel protocol per a l'entorn controlat de proves.

Així mateix, el projecte pilot o qualsevol de les proves es poden interrompre o donar per finalitzats de manera motivada en cas que l'autoritat o autoritats de supervisió aprecien deficiències manifestes o riscos eventuais per a la seguretat del sistema de transports i les seues infraestructures o la protecció dels participants o de les persones usuàries d'altres servicis de transport o mobilitat.

En els supòsits previstos en els paràgrafs anteriors, la resolució motivada d'interrupció o finalització del projecte pilot o de les proves posa fi a la via administrativa.

2. Els promotors, després de comunicar-ho a l'Oficina i de traslladar-ho a l'autoritat o autoritats de supervisió perquè ho aproven, poden interrompre o donar per finalitzats el projecte pilot o qualsevol de les proves per raons tècniques o per qualsevol altre motiu justificat que n'impedisca la continuació o quan, d'acord amb el que preveu el protocol, hagen aconseguit els objectius fixats per a les proves.

Secció 3a Finalització del projecte i efectes posteriors a la realització de proves

Article 76. *Informes d'avaluació.*

1. Una vegada concloses les proves i finalitzat el projecte d'acord amb el que estableix el protocol, el promotor ha d'elaborar, en el termini d'un mes, un informe final de resultat, en el qual ha d'avaluar els resultats de les diferents proves del conjunt del projecte pilot, i ha d'incloure totes les dades i informació rellevants.

2. En el protocol s'ha d'establir la informació mínima que ha de contindre l'informe per a cada projecte pilot.

L'informe s'ha d'entregar a la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat, que ha de comprovar que conté la informació mínima que estableix el protocol i traslladar-lo a l'autoritat o les autoritats de supervisió que hagen intervingut en les proves. En cas de ser necessari, ha de retornar l'informe al promotor perquè l'esmene.

3. A la vista de l'informe final de resultat redactat pel promotor, l'autoritat o autoritats de supervisió han d'emetre un informe d'avaluació en què han d'analitzar el resultat econòmic, social, mediambiental i normatiu. Si són diverses autoritats, l'han d'acordar de manera conjunta. L'informe ha d'incloure, entre altres, els aspectes següents:

- a) Valoració general del projecte i grau de compliment de les condicions del protocol.
- b) Anàlisi de la innovació en mobilitat aconseguida pel projecte pilot.
- c) Anàlisi del projecte en el marc regulador, identificació de contradiccions o conflictes que s'hagen advertit.
- d) Viabilitat de l'activitat proposada pel projecte pilot.
- e) Possibles conflictes amb altres interessats o titulars de drets.
- f) Impactes apreciables i previsibles sobre el mercat laboral.
- g) Impactes apreciables i previsibles sobre els servicis públics de mobilitat.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 77

4. L'autoritat o autoritats de supervisió han d'enviar l'informe d'avaluació a la Comissió d'Experts per a determinar la proposta de regulació d'acord amb el que assenyala l'article següent.

Article 77. *Proposta de regulació.*

1. Després de lliurar els informes finals d'avaluació de les proves practicades, i a la vista dels resultats obtinguts, l'autoritat o autoritats de supervisió poden redactar una proposta de regulació.

La proposta de regulació pot consistir en una regulació nova, en una proposta de qualificació de l'activitat en el marc regulador vigent, en la proposta de modificació d'una norma vigent o en qualsevol altra iniciativa legislativa que es considere oportuna.

2. Amb caràcter general, la proposta de regulació s'ha de fer arribar a la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat perquè n'emeta un informe amb la seua opinió i envie la proposta, el seu informe d'opinió i l'informe d'avaluació, a l'Oficina.

No obstant això, en cas de discrepàncies en la formulació de la proposta entre les diferents autoritats de supervisió intervinents, esta s'eleva a la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat, que és qui ha d'adoptar una redacció unificada sobre la base dels informes i propostes que li envien les autoritats de supervisió.

L'Oficina ha d'analitzar la proposta de regulació rebuda i ha d'enviar els esborranys de textos normatius a l'autoritat o les autoritats que estime competents per raó de la matèria per a donar l'impuls corresponent a la proposta de regulació rebuda o, almenys, determinar l'oportunitat normativa de tramitar-la.

Article 78. *Publicitat i resultat normatiu de l'entorn controlat de proves.*

1. Els informes d'avaluació es publiquen en la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, llevat dels elements o referències que, perquè continguin informació confidencial o perquè siguin elements d'innovació o secret industrial, no puguin ser objecte de publicació.

2. El desenvolupament i el resultat de les proves que es regulen pel que preveu este capítol s'han de tindre en compte a l'efecte del que preveu l'article 26.1 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, en el procediment d'elaboració de normes amb rang de llei i reglaments.

S'ha de valorar, en tot cas, el caràcter innovador i la incidència del projecte en el sistema de mobilitat i els objectius de sostenibilitat en l'exercici de la iniciativa legislativa i reglamentària i en l'avaluació normativa d'acord amb el que preveuen els articles 129 i 130 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Article 79. *Proporcionalitat i prohibició de tracte discriminatori.*

1. Totes les decisions que adopte qualsevol dels òrgans o unitats administratives que intervinguen en l'entorn controlat de proves, l'Oficina, les autoritats de supervisió, i la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat, s'han de regir pels principis de proporcionalitat, igualtat de tracte i no-discriminació.

En concret, a l'hora de determinar el contingut del protocol de proves o de redactar la proposta de regulació, les autoritats han d'aplicar el principi de proporcionalitat i triar les mesures de seguretat i control administratiu menys restrictives per al ple desenvolupament del projecte pilot presentat pel promotor, i n'han de motivar la necessitat per a la protecció de l'interés públic, així com justificar-ne l'adequació per a aconseguir els fins que es persegueixen.

2. L'Oficina, en l'exercici de les funcions que li són pròpies, i la Comissió de Persones Expertes en Mobilitat, en l'admissió de les sol·licituds i l'elaboració dels protocols, en la designació, determinació i exercici de funcions per part de les autoritats de supervisió i, especialment, en la redacció dels informes resultat de l'entorn controlat de proves, han de respectar estrictament el principi de no-discriminació, i donar sempre el mateix tracte i

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 78

imposar sempre restriccions i limitacions similars a projectes d'innovació en la mobilitat idèntics o similars, siga quin siga el promotor.

3. L'accés a l'entorn controlat de proves no pot significar cap privilegi o avantatge respecte als promotors que no decidisquen emprar esta via per a la innovació.

Secció 4a Comissió de Persones Expertes en Mobilitat

Article 80. Comissió de Persones Expertes en Mobilitat.

1. En exercici de les seues competències, l'Oficina ha de configurar la Comissió de persones expertes de l'entorn controlat de proves per a la mobilitat.

Per a això, ha de comptar amb una borsa de persones expertes seleccionades per l'Oficina, de la qual ha de triar les persones professionals més adequades per a cada projecte en relació amb la matèria i les característiques que presente. La selecció ha de respectar els principis d'independència, responsabilitat i coneixement específic del sector.

2. La composició de la Comissió, que és variable en funció de les característiques del projecte i la disponibilitat de les persones, ha de comptar, com a mínim, amb la persona titular de l'Oficina, que la presidix, i almenys amb quatre persones més professionals de prestigi reconegut especialistes en la matèria concreta del projecte, entre les quals ha de figurar almenys una persona experta jurista, que ha de designar la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

Adicionalment, quan l'àmbit territorial o competencial del projecte ho requerisca, poden incorporar-se a la Comissió altres persones en representació de l'Administració General de l'Estat, de les comunitats autònomes o de les entitats locals, en els termes que fixe el conveni a què es referix l'article 63 o que s'acorden en cada cas, amb veu, però sense vot.

3. La Comissió de Persones Expertes en Mobilitat exercix les funcions que se li atribueixen en este capítol en relació amb l'entorn controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat.

CAPÍTOL II

Vehicle automatitzat

Article 81. Principis d'actuació de les administracions públiques per a la regulació i promoció de la introducció progressiva dels vehicles automatitzats en el sistema de transports.

Les administracions públiques, en les seues actuacions de regulació i promoció de la introducció progressiva dels vehicles automatitzats en el sistema de transports, han d'actuar d'acord amb els principis següents:

- a) Seguretat física de la mobilitat i seguretat contra atacs a través de sistemes informàtics i ciberseguretat.
- b) Sostenibilitat ambiental i eficiència del sistema de transports.
- c) Bona regulació, que aprofite l'experiència acumulada per a la millora contínua, així com la dels procediments de gestió i manteniment de les infraestructures digital i física.
- d) Protecció dels drets de les persones en el desenvolupament d'esta tecnologia i de les dades, per a assegurar que siga inclusiva, accessible, i no discriminatòria per raó de naixement, raça, sexe, religió, opinió o qualsevol altra condició o circumstància personal o social.
- e) Foment de la col·laboració publicoprivada en la regulació i el disseny del desplegament d'esta tecnologia, i atenció, sempre, a les necessitats de mobilitat dels ciutadans i ciutadanes.
- f) Coordinació entre administracions per a l'operabilitat del vehicle automatitzat entre les diferents xarxes d'infraestructura.

Article 82. Oficina per a la Facilitació de Proves de Vehicles Automatitzats en Vies Públiques (OFVA).

1. Es crea l'Oficina per a la Facilitació de Proves de Vehicles Automatitzats en Vies Públiques (OFVA), amb l'objectiu de constituir una finestra única perquè les persones interessades a realitzar proves amb vehicles automatitzats en vies públiques o d'ús comú puguin:

- a) Accedir a la informació sobre els procediments necessaris per a efectuar les proves en vies públiques.
- b) Realitzar els tràmits que es requerisquen per a les proves, incloses les declaracions, notificacions o sol·licituds necessàries per a obtenir una autorització.
- c) Conèixer l'estat de tramitació de les sol·licituds en què tinguen la condició de persona interessada i rebre les notificacions dels actes de tràmit preceptius i les resolucions dels òrgans administratius competents.

Les administracions públiques, en funció de les seues competències, han de facilitar a l'OFVA la informació i els tràmits necessaris perquè els sol·licitants hi puguin obtenir les autoritzacions necessàries per a la realització de la prova.

2. Les persones interessades han de fer la gestió de les autoritzacions necessàries per a la realització de proves en les vies públiques a través de l'OFVA, o per les vies formals que habiliten a este efecte les administracions competents en funció de l'abast de la prova a realitzar.

3. La Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior ha de desplegar i gestionar l'OFVA, en els termes que s'establisquen reglamentàriament, sense perjuí de les competències de les comunitats autònomes en matèria de trànsit.

Article 83. Impuls a la col·laboració publicoprivada a través de la preferència en l'accés als espais controlats de proves.

Les sol·licituds de proves o d'operació per a servicis prestats amb vehicles automatitzats tenen preferència a l'hora d'accedir a un entorn controlat de proves segons la regulació que estableix el capítol I del títol V d'esta llei.

Article 84. Ús de vehicles automatitzats en el sistema de transports i mobilitat per carretera.

Els òrgans competents per a la regulació de les autoritzacions que habiliten per a la realització de transport de persones o mercaderies per carretera han d'adequar, si és el cas, els requisits i condicions per a habilitar l'ús de vehicles automatitzats en el transport.

CAPÍTOL III

Digitalització i dades obertes

Article 85. Dades obertes dels servicis de transport de persones i de mobilitat.

1. Els participants en la provisió de servicis de transport de persones i de mobilitat en qualsevol part del territori nacional, com ara operadors de transport de persones, autoritats de transport i proveïdors de servicis de mobilitat, han de garantir la disponibilitat de les dades sobre servicis de transport i mobilitat definits en l'annex I d'esta llei que es troben en suport digital, de manera gratuïta, no discriminatòria i actualitzada. La provisió de les dades s'ha de dur a terme de manera estandarditzada, accessible i interoperable, amb les característiques i per mitjà del sistema d'accés que definix l'annex I d'esta llei, i es pot actualitzar per orde ministerial de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 80

2. En cas que una part o la totalitat de les dades de l'apartat 1.c de l'annex I sobre servicis de transport i mobilitat no es troben en suport digital, els agents que participen en la provisió de servicis de transport de persones i de mobilitat han d'adoptar les mesures oportunes per a garantir-ne l'accés per via electrònica i en suport digital en les condicions establides en l'apartat anterior, abans de l'1 de gener de 2027.

3. Les administracions públiques han de promoure la gestió, l'oferiment i l'accés digital de les dades de servicis de transport i mobilitat en suport digital, per tal de garantir-ne l'accés i l'actualització, per a la qual cosa poden emprar plans i instruments d'ajuda a la digitalització, que respecten la confidencialitat i secret empresarial.

4. Els agents que participen en la provisió de servicis de transport i mobilitat han de proporcionar al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible la informació necessària per a accedir a les dades requerides, d'acord amb el sistema d'accés previst en l'annex I, sense perjudi de les obligacions addicionals que s'establisquen a través de les declaracions d'obligacions de servici públic o dels contractes de servici públic per als prestadors d'esta mena de servicis.

5. La informació proporcionada ha d'estar sempre actualitzada.

Article 86. Dades obertes d'infraestructures de transport i altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat.

1. Els gestors d'infraestructures de transport, operadors d'infraestructures de transport i gestors d'altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat que exercisquen una activitat relacionada amb el transport de persones i la mobilitat en qualsevol part del territori nacional han de garantir la disponibilitat de les dades de les seues infraestructures i equipaments inclosos en l'annex I d'esta llei que es troben digitalitzats, de manera gratuïta i actualitzada. La provisió de les dades s'ha de dur a terme de manera estandarditzada, accessible i interoperable, amb les característiques i per mitjà del sistema d'accés que definix l'annex I d'esta llei.

2. En cas que una part o la totalitat de les dades de l'apartat 3.c de l'annex I sobre infraestructures i equipaments al servici del transport no es troben en suport digital, els gestors d'infraestructures de transport, operadors d'infraestructures de transport i gestors d'altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat que exercisquen una activitat relacionada amb el transport de persones i la mobilitat en qualsevol part del territori nacional han d'adoptar les mesures oportunes per a garantir-ne l'accés per via electrònica i en suport digital en les condicions establides en l'apartat anterior, abans de l'1 de gener de 2027.

3. Les administracions públiques han de promoure la digitalització de les dades de les infraestructures de transport la gestió de les quals siga de la seua competència. Així mateix, les administracions públiques poden promoure la digitalització d'altres infraestructures de transport diferents de les anteriors i d'altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat, a través de plans i instruments d'ajuda a la digitalització.

4. Els gestors d'infraestructures de transport, operadors d'infraestructures de transport i gestors d'altres equipaments al servici del transport i la mobilitat que exercisquen una activitat relacionada amb el transport de persones i la mobilitat en qualsevol part del territori nacional han de proporcionar al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i a les administracions públiques competents en matèria de transports i mobilitat sostenible la informació necessària per a l'accés a les dades requerides, d'acord amb el sistema d'accés previst en l'annex I d'esta llei.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 81

Article 87. Actualitzacions en les necessitats de dades dels servicis de transport de persones, d'infraestructures de transport i altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat.

L'annex I d'esta llei i els terminis establits en els articles 85 i 86 es poden modificar per orde ministerial de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible a fi d'adequar-los a l'evolució de la digitalització del transport i mobilitat i de la tecnologia.

Article 88. Dades d'infraestructures de transport existents i planificades afectades per normativa europea.

1. Per a complir la normativa europea en matèria de Xarxa transeuropea de transport i finançament europeu, així com a les obligacions derivades de la publicació de conjunts de dades d'alt valor, els titulars o gestors de les infraestructures afectades per estes normatives han de garantir que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible dispose de les dades que corresponen a la seua comesa.

2. La provisió de les dades al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible s'ha de dur a terme de manera gratuïta, accessible i interoperable, amb les característiques i segons la metodologia que establisca la normativa europea, que es pot complementar per mitjà d'una resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible com a entitat responsable de la comunicació d'estes dades a la Comissió Europea.

Article 89. Dades de transport i mobilitat amb finalitats estadístiques.

1. Les administracions públiques han de fer públiques i fàcilment accessibles les dades estadístiques rellevants relacionades amb el transport i la mobilitat i el seu impacte sobre la seguretat i la sostenibilitat, amb atenció a la legislació vigent sobre transparència i protecció de dades, reutilització de la informació del sector públic i govern de la dada, així com a les provisions relatives al respecte del secret estadístic.

Estes dades s'han de proporcionar de manera desagregada per sexe i edat per a facilitar el coneixement de les diferents necessitats de dones i hòmens quant a la mobilitat i la utilització d'espais, infraestructures i servicis.

2. En compliment del que establix la normativa estadística nacional i europea, les dades, arxius de dades, metadades i directoris d'utilitat estadística relatius a transport i mobilitat que siguen necessaris per elaborar estadístiques han d'estar a la disposició de l'Institut Nacional d'Estadística, dels servicis estadístics dels departaments ministerials i dels òrgans centrals d'estadística de les comunitats autònomes quan estos se sol·liciten per a desenvolupar els seus plans i programes estadístics.

La recollida de dades rellevants relacionades amb el transport i la mobilitat amb finalitats estadístiques s'ha d'incloure dins del Pla estadístic nacional o dins dels plans estadístics autonòmics i han de tindre la consideració d'estadístiques per a fins estatals i per a fins autonòmics, respectivament.

Article 90. Punt d'accés nacional de transport multimodal i altres portals de dades de transports i mobilitat del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

1. La informació comunicada al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en el marc de l'acció prioritària Subministrament de servicis d'informació sobre desplaçaments multimodals en tota la Unió, prevista en la lletra a) de l'article 3 de la Directiva 2010/40/UE, per la qual s'establix el marc per a la implantació dels sistemes intel·ligents de transport en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport, sempre que reunisca els requisits mínims de qualitat necessaris per a incorporar-la, s'ha de posar a la disposició del públic de manera integrada a través d'una única plataforma nacional, denominada Punt d'accés nacional de transport multimodal. Esta informació s'ha

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 82

d'oferir, almenys, en castellà, sense perjudi que es pugui oferir també en la resta de les llengües oficials de les comunitats autònomes.

2. L'accés al Punt d'accés nacional de transport multimodal i a altres dades de transports i mobilitat disponibles en altres portals del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de ser, com a norma general, lliure i gratuït per a les persones usuàries, sense perjudi que per orde ministerial s'establisquen preus públics per a l'accés a la informació en supòsits específics, com, per exemple, en cas que un mateix usuari realitze una sol·licitud massiva o reiterada de dades que impliqui una assignació de recursos superior a l'habitual o en cas que el volum de les dades proveïdes ho justifiqui.

3. La informació del Punt d'accés nacional de transport multimodal ha de nodrir, així mateix, l'Espai Integral de Dades de Mobilitat (EDIM) en l'àrea relativa a la caracterització dels servicis de transport i mobilitat de persones.

Article 91. *Utilització de dades sobre transport i mobilitat.*

1. La prestació de servicis a la ciutadania en els quals s'utilitzen dades sobre transport i mobilitat del Punt d'accés nacional de transport multimodal s'ha de fer de manera justa, neutra, imparcial, no discriminatòria i transparent.

2. En el termini de dotze mesos després de l'entrada en vigor d'esta llei, el Govern, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, ha de desplegar reglamentàriament la manera d'utilització de les dades del Punt d'accés nacional de transport multimodal.

3. Les dades obertes generades així s'han de fer accessibles a través del Catàleg nacional d'informació pública que gestiona l'Administració General de l'Estat.

Article 92. *Implantació d'aplicacions de mobilitat com a servici i sistemes integrats d'informació i venda en el transport.*

1. Les administracions públiques han de fomentar la implantació d'aplicacions de mobilitat com a servici i de sistemes integrats d'informació i venda per al sistema de transports públic i, si és el cas, per als servicis de mobilitat, amb prioritat per als servicis de mobilitat quotidiana. Estes aplicacions i sistemes han d'incorporar, així mateix, la informació en temps real disponible sobre retards, incidències i cancel·lacions dels servicis de transport públic i els servicis de mobilitat.

2. En el marc del Sistema General de Mobilitat Sostenible, el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible ha d'elaborar i aprovar un pla per a implementar estos sistemes integrats d'informació i venda i fomentar les solucions que siguen interoperables.

3. Les aplicacions de mobilitat que es dissenyen han de complir la normativa sobre condicions bàsiques per a l'accés de les persones amb discapacitat a les tecnologies, productes i servicis relacionats amb la societat de la informació i mitjans de comunicació social.

4. Les condicions que definixen els acords tècnics i financers entre els servicis de transport de passatgers i els proveïdors independents de bitllets de transport multimodals digitals han de ser raonables, justes, transparents i proporcionades.

5. En el termini de dotze mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, el Govern, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, ha de desplegar reglamentàriament les condicions descrites en l'apartat 4 anterior, així com les potestats de supervisió i resolució de conflictes a este efecte, que corresponen a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 83

CAPÍTOL IV

Necessitats formatives del sector productiu del transport i la mobilitat

Article 93. Prospecció i detecció de necessitats formatives del sistema productiu en l'àmbit de la mobilitat i el transport.

1. En el marc del Sistema General de Mobilitat Sostenible, i com una de les seccions del Consell Superior de Mobilitat Sostenible, s'ha de constituir la Secció Transversal de Formació i Capacitació, que ha de desplegar una funció permanent de prospecció i detecció de necessitats formatives del sistema productiu vinculat a la mobilitat i al transport, amb la finalitat de proporcionar respostes efectives a les necessitats de formació i requalificació de la població activa, i per a anticipar-se als canvis i respondre a la demanda de mà d'obra qualificada que produísca, de manera que contribuísca al desenvolupament professional i personal de les persones treballadores i a la competitivitat de les empreses.

2. La Secció Transversal de Formació i Capacitació té la composició que es determine reglamentàriament i compta, en tot cas, amb la participació de representants de les comunitats autònomes i amb la participació dels agents socials.

3. En tot cas, corresponen a esta Secció les actuacions següents:

a) Anàlisi de la situació de la Formació Professional Dual i de la Menció Dual en les ensenyances universitàries oficials en l'àmbit del transport i la mobilitat i propostes de millora per al seu funcionament.

b) La identificació de les carències i necessitats formatives concretes de les persones treballadores, a partir d'una anàlisi del seu perfil professional, de manera que puguin adquirir les competències necessàries per a evitar, sota els criteris de la transició justa, els desajustaments amb els requeriments del sistema productiu, així com la identificació de les figures formatives a través de les quals s'han de canalitzar estes necessitats.

c) La detecció periòdica de les necessitats d'adaptació dels programes formatius a la societat, l'ocupació i de l'economia en general i, en concret, als aspectes relatius a la mobilitat segura, sostenible i connectada, per a adequar-los als avanços del coneixement, així com als canvis i noves exigències del seu àmbit local, de la societat espanyola i del context europeu i internacional.

d) L'elaboració d'un informe biennal que ha d'arreglar, almenys, la identificació de les ocupacions amb millors perspectives d'ocupació, les necessitats formatives de les persones treballadores i autònoms i les recomanacions concretes, que poden ser referents de la programació de l'oferta formativa dirigida a les persones treballadores ocupades i aturades.

e) El foment de l'adopció de mesures que ajuden a promoure un canvi en la cultura empresarial per a afavorir una participació més equilibrada d'hòmens i dones en el sector del transport, com ara introduir obligacions en matèria d'igualtat en les empreses, impulsar el coneixement en matèria d'inclusió i accessibilitat universal i realitzar cursos de formació sobre igualtat en els equips directius, auditories de gènere, polítiques de conciliació i corresponsabilitat.

f) L'elaboració d'un pla de formació sobre mobilitat accessible.

g) Promoure l'adaptació de la formació a la realitat del sector i fomentar un model que done suport a les necessitats de les persones treballadores.

4. Els resultats de les activitats assenyalades anteriorment s'han de sotmetre a l'informe del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i s'han de remetre al Ministeri de Treball i Economia Social, al Ministeri d'Educació, Formació Professional i Esports i al Ministeri de Ciència, Innovació i Universitats, per a la seua consideració.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 84

TÍTOL VI

Millora de la competitivitat en el transport de mercaderies i la logística

Article 94. *Transport de mercaderies.*

El transport de mercaderies és un servici públic essencial per a la societat, a causa de la seua rellevància en el sosteniment de l'activitat econòmica i en la satisfacció de les necessitats de la ciutadania, i és obligació de les administracions garantir la seua eficàcia i continuïtat en condicions que minimitzen els impactes negatius sobre el clima, medi ambient i la salut de les persones, tant pel que fa a la logística de distribució com a la cadena de subministrament i la provisió de productes bàsics a la ciutadania.

En relació amb el transport de mercaderies s'han de tindre en compte els mecanismes de compensació necessaris per als territoris insulars i extrapeninsulars, amb la finalitat de pal·liar el desavantatge per a la competitivitat de les empreses d'estos territoris que implica la dependència del transport aeri i marítim.

Article 95. *Zones d'estacionament segures i protegides.*

Les administracions públiques competents han de vetllar per la instal·lació correcta de zones d'estacionament segures i protegides per al transport de mercaderies per carretera amb l'objectiu de contribuir a la millora de la seguretat dels professionals del transport i de les mercaderies, així com a la seguretat viària de la resta d'usuaris de la carretera. Esta instal·lació s'ha de fer conforme a la normativa comunitària i nacional vigent i en col·laboració amb la resta d'organismes i administracions públiques.

Article 96. *Zones d'aparcament segures i protegides per a vehicles pesats de mercaderies.*

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en coordinació amb les comunitats autònomes, ha de dur a terme un estudi d'abast nacional per a seleccionar els trams de la xarxa de carreteres d'alta intensitat de trànsit que requereixen la construcció, adequació o reserva de sòl per a donar servicis d'aparcament segur. Les ubicacions de les àrees d'aparcament de vehicles pesats de mercaderies que actualment utilitzen de manera habitual els conductors d'estos vehicles han de formar part d'este estudi.

2. A partir de les conclusions de l'estudi esmentat en el punt anterior, s'ha de dur a terme la selecció i conversió, si és el cas, d'aparcaments de servicis viaris hivernals gestionats pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible perquè servisquen com a aparcaments segurs, en la mesura en què els usos siguen compatibles.

3. S'han d'establir les directrius per a l'explotació viable d'estos aparcaments en la xarxa d'interés general (fórmules públiques i/o privades).

Article 97. *Nodes logístics d'importància estratègica estatal.*

1. Tenen la consideració de nodes logístics d'importància estratègica estatal els que vertebren la xarxa de terminals intermodals i logístiques del país. Per a això, s'ha de prendre en consideració el volum de càrrega que gestionen, la localització territorial, siga peninsular, insular o de regió ultraperifèrica, la dimensió internacional o el potencial alt per al desenvolupament del sistema logístic i de transports d'Espanya.

2. Es pot declarar node logístic d'importància estratègica estatal el node que es trobe en servici o en fase de projecte o ampliació i que complisca, almenys, les característiques següents:

a) Que s'haja declarat d'interés general conforme a la normativa sectorial d'aplicació d'àmbit estatal.

- b) Que compte amb la infraestructura adequada perquè es realitzi transferència modal de mercaderies.
- c) Que, amb independència del seu model de gestió, estiga obert a tots els operadors de manera no discriminatòria.
- d) Que l'intercanvi de mercaderies que s'hi realitzi siga significatiu o bé que la seua localització siga estratègica, en els termes en què s'establisca reglamentàriament.
- e) Que complisquen els llistats i criteris de rendibilitat que es determinen reglamentàriament.

3. La declaració de node logístic d'importància estratègica estatal s'ha de fer per mitjà d'un acord del Consell de Ministres, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. Els nodes logístics portuaris d'importància estratègica estatal han de tindre, a més, caràcter prioritari en la planificació i desenvolupament de la xarxa elèctrica per a poder fer front a les obligacions i objectius d'electrificació de les activitats que s'hi desenvolupen, en particular, pel que fa al compliment de les obligacions que deriven del Reglament (UE) 2023/1804, del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, relatiu a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE, així com del Reglament (UE) 2023/1805, del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, relatiu a l'ús de combustibles renovables i combustibles hipocarbònics en el transport marítim, i pel qual es modifica la Directiva 2009/16/CE.

Article 98. Nodes logístics d'interés autonòmic.

Les comunitats autònomes poden establir les condicions que han de regir la declaració de nodes logístics d'interés autonòmic i declarar com a tals els que complisquen estos criteris.

Article 99. Coordinació entre administracions per a la millora de la cadena logística.

1. A través dels mecanismes establits en el Sistema General de Mobilitat Sostenible, les administracions públiques han de col·laborar per a facilitar la implantació progressiva i coordinada d'una xarxa de nodes logístics jerarquititzats, intermodals i digitalitzats que permeten millorar l'eficiència de les cadenes logístiques.

2. Dins del Pla de treball quadriennal del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible al qual fa referència l'article 10, s'ha d'incloure l'elaboració i actualització d'un catàleg de nodes logístics intermodals, incloent-hi els servicis que s'hi presten. Este catàleg ha d'arreglar, almenys, els nodes logístics d'importància estratègica i els nodes logístics d'interés autonòmic que s'hagen declarat.

TÍTOL VII

Participació pública i transparència

Article 100. Publicitat activa en la definició i seguiment de les polítiques públiques de mobilitat.

1. Els plans, programes, estratègies, instruments i disposicions de caràcter general que s'adopten en matèria de mobilitat s'han de dur a terme sota fórmules obertes que garantisquen la participació dels agents socials i econòmics interessats i de la ciutadania, en general, per mitjà dels canals de comunicació, informació i difusió que siguen més apropiats, d'acord amb els instruments previstos en la normativa vigent i sense perjudi de la confidencialitat i el secret empresarial dels participants quan siga legalment procedent. El procés de participació ha de tindre en consideració la perspectiva de gènere.

2. L'acció de les administracions públiques en les matèries regulades en esta llei està subjecta a publicitat activa, en els termes previstos en la legislació que regula la transparència, accés a la informació pública i bon govern, així com en el present títol.

Article 101. *Transparència.*

1. De manera addicional al que estableix l'article 13 relatiu a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de desenvolupar i mantindre actualitzada una pàgina web que continga, en formats oberts i accessibles, tota la informació prevista en esta llei, amb atenció especial a la difusió de material divulgatiu.

2. La pàgina web ha de contindre informació relativa a:

a) Les dades i els criteris de planificació de les infraestructures als quals es referix l'article 49, a més de l'impacte previst després de la seua posada en servici en reducció de temps, desenvolupament econòmic i cohesió territorial.

b) El desenvolupament de les obres d'infraestructures de transport que es troben en construcció.

c) Anàlisis ex post a les quals es referix l'article 50.

Article 102. *Informe d'activitat en matèria de polítiques públiques de mobilitat i transports.*

1. Amb periodicitat quadriennal, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'eleva al Consell de Ministres, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, un informe d'activitat en matèria de polítiques públiques de mobilitat i transport perquè es faça una nota d'intervenció.

2. En els àmbits afectats, el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i el Consell Superior de Mobilitat Sostenible han de participar en l'elaboració de l'informe. Poden participar-hi altres ministeris quan es considere convenient.

En tot cas, l'informe d'activitat s'ha de sotmetre a l'informe del Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

3. L'informe ha d'incloure, almenys, el contingut següent:

a) Memòria d'activitats i funcionament del Sistema General de Mobilitat Sostenible.

b) Situació, avanços i propostes en relació amb l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM).

c) En relació amb les inversions en infraestructures estatals del transport:

1r Relació d'obres licitades durant l'any anterior, amb els resultats de les anàlisis de rendibilitat econòmica, social, ambiental i, si és el cas, financera, de l'article 50.

2n Relació de projectes que han sigut objecte d'excepció amb base en el que estipula l'article 53.

3r Resum de les conclusions principals de les anàlisis ex post realitzades l'any anterior a què es referix l'article 50.

d) En relació amb les obligacions de servici públic en transports de competència estatal: situació, seguiment i modificacions fetes en els quatre anys corresponents a l'informe.

e) Valors dels indicadors arreplegats en el DOMS i anàlisis del compliment d'objectius.

f) Disposicions normatives i instruments de planificació aprovats pel conjunt de les administracions en matèria de mobilitat i transports.

g) Qualsevol altre contingut que s'acorde en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

4. L'informe d'activitat, després de la nota d'intervenció del Consell de Ministres, s'ha de remetre al Congrés i al Senat i s'ha de publicar en la web del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

TÍTOL VIII

Règim sancionador

Article 103. *Concepte i classificació.*

1. Constituïxen infraccions administratives les accions o omissions dels diferents subjectes responsables tipificades i sancionades de conformitat amb el present títol.
2. Les infraccions de la present llei es classifiquen en greus i lleus amb subjecció als criteris que s'indiquen en els articles següents.
3. Les infraccions lleus s'han de tipificar i sancionar com a greus quan l'infractor ha sigut sancionat per altres dos lleus que siguin fermes en via administrativa dins del període d'un any.

Article 104. *Subjectes responsables.*

Són subjectes responsables de la infracció les persones físiques o jurídiques que incorreguen en les accions o omissions tipificades com a infracció en la present llei i, en particular:

- a) En els supòsits d'infraccions en matèria de subministrament de dades a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), els operadors de transport, gestors d'infraestructura i els centres de treball en què treballen més de 200 persones o 100 per torn obligats a subministrar dades als servicis competents del EDIM.
- b) En els supòsits d'infraccions en matèria de plans de mobilitat sostenible, les empreses en què treballen més de 200 persones treballadores o 100 per torn.
- c) En els supòsits d'infraccions en matèria del règim de participació en l'entorn controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat, els promotors.
- d) En els supòsits d'infraccions de dades obertes d'infraestructures de transport, els gestors o operadors d'infraestructures de transport.

Article 105. *Infraccions greus.*

Són infraccions greus:

1. Infraccions en matèria de subministrament de dades a l'EDIM:
 - a) El subministrament de dades falses als servicis competents de l'EDIM.
 - b) No enviar les dades requerides de manera reiterada, quan hi haja obligació de subministrar-les.
 - c) La utilització per a finalitats distintes de subministrament de dades a l'EDIM de les dades personals obtingudes directament pels operadors de transport, gestors d'infraestructura i centres d'activitat. En este cas, el procediment sancionador és el que estableix l'òrgan competent en matèria de protecció de dades personals en la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i Garantia dels Drets Digitals.
2. Infraccions en matèria del règim de participació en l'entorn controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat:
 - a) L'inici de proves d'un projecte sense la cobertura formal d'admissió favorable.
 - b) La utilització per a finalitats distintes del projecte de les dades personals dels participants obtingudes directament pels promotors. En este cas, el procediment sancionador és el que l'òrgan competent en matèria de protecció de dades personals estableix en la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de Protecció de Dades Personals i Garantia dels Drets Digitals.
 - c) L'incompliment de contractació d'una assegurança de responsabilitat civil, aval bancari, assegurança de caució o una altra equivalent en els casos requerits.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 88

Article 106. *Infraccions lleus.*

Són infraccions lleus:

1. Infraccions en matèria de subministrament de dades a l'EDIM:
 - a) La no remissió o el retard en l'enviament de les dades que es requereixen per raons d'interès general, quan es produïska un perjudici greu per al servei.
 - b) L'enviament de dades incompletes o inexactes quan es requereixen per raons d'interès general i la seua remissió produïska un perjudici greu per al servei.
2. Infraccions en matèria dels plans de mobilitat sostenible:
 - a) L'incompliment de l'obligació de disposar dels plans de mobilitat sostenible al treball en el termini al qual fa referència l'article 26, quan amb això es produïska un perjudici per al sistema de mobilitat.
 - b) L'incompliment de l'obligació d'elaborar un informe de seguiment sobre el nivell d'implantació de les actuacions i les mesures del pla en els terminis als quals es fa referència en l'article 26, quan amb això es produïska un perjudici per al sistema de mobilitat.
3. Infraccions en matèria del règim de participació en l'entorn controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat:
 - a) La falta de consentiment informat del participant en una prova d'un projecte pilot autoritzat.
 - b) L'omissió total d'informació que s'ha de proporcionar al participant.
 - c) L'incompliment dels termes i condicions del projecte.
 - d) L'omissió parcial d'informació que s'ha de proporcionar al participant, quan se li ocasiona un perjudici.
4. Infraccions de dades obertes d'infraestructures de transport, per part dels gestors o operadors d'infraestructures de transport:

L'incompliment de disponibilitat de manera gratuïta, actualitzada i digital, de les dades de les seues infraestructures i equipaments, quan es cause un perjudici en el sistema.

Article 107. *Quantia de les sancions.*

1. Les infraccions greus se sancionen amb multes de 2.001 a 6.000 euros.
2. Les infraccions lleus se sancionen amb multes de 101 a 2.000 euros.
3. La quantia de les sancions establides en els apartats anteriors s'ha de graduar segons, en cada cas, la gravetat de la infracció, la naturalesa dels danys i perjudicis causats i la conducta anterior dels infractors.

Article 108. *Prescripció de les infraccions.*

1. Les infraccions greus prescriuen als tres anys i les lleus, als sis mesos.
2. El termini de prescripció de les infraccions es comença a comptar des del dia en què la infracció s'ha comés. En el cas d'infraccions continuades o permanents, el termini comença a córrer des que va finalitzar la conducta infractora.
3. La prescripció s'interromp per la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment sancionador, i el termini es reinicia si l'expedient roman paralitzat durant més de sis mesos per causa no imputable al presumpte infractor.

Article 109. *Prescripció de les sancions.*

1. Les sancions imposades per infraccions greus prescriuen als tres anys, i les imposades per infraccions lleus, als sis mesos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 89

2. El termini de prescripció es comença a comptar des de l'endemà del dia en què la resolució per la qual s'imposa la sanció adquirisca fermesa.

3. La prescripció s'interromp per la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment d'execució, i el termini torna a transcórrer si este procediment està paralitzat durant més de sis mesos per causa no imputable a l'infractor.

Article 110. *Competència i procediment sancionador.*

1. La competència per a la imposició de les sancions correspon a la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible per a les infraccions lleus i greus.

2. El procediment d'instrucció i imposició de sancions es regix pel que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

Disposició addicional primera. *El Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.*

1. El Consell Assessor és l'òrgan col·legiat ministerial adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i dependent directament del titular del Departament que té com a objectiu orientar sobre les actuacions que són competència del Departament i específicament en matèria de planificació.

Les seues funcions inclouen les que prescriuen per a este òrgan les lleis 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres, i 38/2015, de 29 de setembre, del Sector Ferroviari, així com les que s'arreglen en esta llei i les que es determinen en l'orde ministerial que ho regule.

2. El Consell Assessor l'integren experts i persones professionals independents de prestigi reconegut en camps afins del coneixement, amb responsabilitats actuals o passades en l'àmbit acadèmic i universitari, en institucions col·legials, associacions d'un altre tipus o el sector empresarial, nomenades per la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per un període de cinc anys, renovable només una vegada per un període similar.

3. El Consell Assessor s'ha de constituir a partir del grup de treball homònim existent, manté les seues funcions, i el seu règim de funcionament s'ha de regular per mitjà d'una orde ministerial.

4. Este òrgan col·legiat és conforme al que estableix la secció tercera, Òrgans col·legiats de les diferents administracions públiques, del capítol II de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.

El Ministeri ha de facilitar els mitjans personals i materials necessaris per al funcionament del Consell. Els seus membres no perceben cap remuneració per l'exercici de les seues funcions. El cost de funcionament s'atén amb càrrec als crèdits existents en el Ministeri, sense que siga necessari l'increment de la seua dotació global. Les mesures incloses en esta disposició no poden comportar cap increment de dotacions, de retribucions ni d'altres despeses de personal.

Disposició addicional segona. *Aprovació del primer Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMS).*

En el termini de díhuit mesos després de l'entrada en vigor d'esta llei, el Consell de Ministres ha d'aprovar el primer DOMS.

Disposició addicional tercera. *Sendes indicatives.*

1. En desenvolupament de l'article 15, en el contingut mínim del Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible, els Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic han d'incloure els valors

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 90

anuals que conformarien les sendes i fites temporals indicatives del sector del transport en consum d'energies, emissió de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants atmosfèrics, i altres variables de mobilitat, com a contribució al compliment dels objectius nacionals en estes matèries.

Per a això, s'ha d'usar l'escenari objectiu dels plans nacionals integrats d'energia i clima i dels programes nacionals de control de la contaminació atmosfèrica i les actualitzacions biennals de les estimacions a futur de les emissions i absorcions de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants atmosfèrics que s'elaboren sota el Sistema Espanyol d'Inventari i Projeccions, la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, i les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut sobre els nivells d'emissió.

2. Els objectius, sendes i fites quantitatives i qualitatives de caràcter indicatiu inclosos en l'avantprojecte de DOMS s'han de sotmetre a l'informe del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i del Consell Superior de mobilitat Sostenible, abans de sotmetre l'avantprojecte a informació pública.

3. Les sendes i fites han d'orientar la planificació sectorial i la definició de polítiques per part de les administracions públiques, i ser la referència per a establir indicadors sota l'article 17 i l'avaluació del nivell de compliment dels objectius en matèria d'energia i clima.

Disposició addicional quarta. *Pla estratègic per a la sostenibilitat del transport aeri.*

1. El Govern ha de disposar d'un pla estratègic per a la sostenibilitat del transport aeri a Espanya, l'elaboració següent i actualització del qual correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. Este pla ha de ser coherent i estar coordinat amb les iniciatives europees i internacionals en la matèria i ha d'abordar la sostenibilitat en el sector des d'un punt de vista integral, analitzant almenys el seu impacte climàtic, les emissions de gasos d'efecte hivernacle, partícules i altres contaminants a l'atmosfera, les emissions acústiques i la protecció de la biodiversitat en els entorns aeroportuaris.

3. El pla ha d'establir mesures concretes per a la consecució dels objectius fixats a escala internacional en el curt, mitjà i llarg termini. Per a això s'ha de considerar la contribució de cada un dels agents principals de la cadena de valor del sector en els àmbits de la navegació aèria, la gestió de les infraestructures aeroportuàries, i els operadors d'aeronaus i empreses de servicis auxiliars la contribució al sector dels quals siga rellevant, amb la consulta prèvia a les entitats de la societat civil de referència en sostenibilitat en el transport aeri. Així mateix, ha de definir els criteris i indicadors a tindre en compte per a fer-ne el seguiment i analitzar-ne l'evolució per a poder avaluar-ne l'efectivitat.

4. Correspon al Consell de Ministres l'aprovació del Pla estratègic per a la sostenibilitat del transport aeri a Espanya, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'informe previ de la CDGAE (Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics).

Disposició addicional quinta. *Resposta davant d'episodis d'alta contaminació.*

1. A fi de garantir una resposta urgent davant de situacions episòdiques d'alta contaminació en les quals les activitats que s'executen en les infraestructures de transport de competència estatal tinguen un impacte significatiu, els gestors de les infraestructures i les autoritats estatals competents per a adoptar mesures en relació amb les activitats que s'executen en les infraestructures d'interés general han de disposar d'un protocol d'actuació que incloga les mesures que poden adoptar i implementar a curt termini amb la finalitat de reduir les emissions i contribuir a posar fi a la situació que provoca la situació d'alta contaminació, en col·laboració amb l'autoritat ambiental competent. Estos protocols han de ser coherents amb els plans d'acció a curt termini i els protocols d'actuació enfront

d'episodis d'alta contaminació adoptats en cada cas pels òrgans ambientals competents en l'àmbit territorial en el qual se situen les infraestructures.

2. Els gestors o autoritats a les quals es referix l'apartat anterior han de participar en els òrgans de coordinació que establisquen els organismes competents en matèria de qualitat de l'aire per a l'aplicació dels seus plans enfront d'episodis d'alta contaminació.

3. Quan es produïsquen episodis d'alta contaminació, els gestors o autoritats a les quals es referixen els apartats anteriors han de cooperar amb els organismes competents en matèria de qualitat de l'aire. En particular, quan una de les fonts de contaminació principals provinga de les activitats que tenen lloc en estes infraestructures estatals, els organismes competents en matèria de qualitat de l'aire han de comunicar-ho als gestors d'infraestructura o autoritats, perquè procedisquen a l'activació dels protocols respectius.

4. En estos episodis, el tancament de la circulació de carreteres o trams de carreteres, o la restricció en carreteres de l'accés de determinats vehicles per motius mediambientals correspon, en tot cas, als organismes competents en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit.

Disposició adicional sexta. *Estratègia estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta.*

1. El Govern ha de disposar d'una estratègia estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta, l'elaboració, coordinació, seguiment i actualització de la qual correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En el marc d'esta estratègia s'ha de promoure la implementació de polítiques públiques i entorns col·laboratius, en coordinació amb la resta de les administracions i agents implicats, perquè les diferents administracions públiques, en l'àmbit de les seues competències, fomenten l'ús de la bicicleta amb la finalitat de:

a) Promocionar l'ús d'este mode de transport segons principis de seguretat, sostenibilitat i eficiència, de manera que es contribuïska a l'objectiu d'aconseguir una economia baixa en carboni, amb menor despesa energètica i menys emissions, així com més productiva i saludable.

b) Coordinar i impulsar les diferents polítiques i accions entorn de la promoció d'este mode de transport com a element rellevant de la mobilitat quotidiana, valorant el seu potencial en l'últim tram del repartiment de mercaderies.

c) Fomentar el cicloturisme, protegir la bicicleta com a activitat d'oci i esport i promocionar els seus beneficis per a la salut com a element de mobilitat activa.

d) Impulsar mesures que permeten aprofitar el potencial de la indústria de la bicicleta i els sectors associats com a ferramenta de creació de llocs de treball en un context de creixement econòmic sostenible.

e) Promocionar la intermodalitat entre la bicicleta i els diferents mitjans de transport públics, especialment pel que fa a la instal·lació d'aparcaments per a cicles i servicis públics de bicicletes compartides en intercanviadors, estacions i parades de mitjans de transport col·lectius.

2. L'estratègia ha d'incloure els mecanismes necessaris per a la seua governança i per al seu finançament. Així mateix, en esta estratègia s'han de definir els criteris i indicadors a tindre en compte per a fer-ne el seguiment i analitzar-ne l'evolució, de manera que es puga avaluar la seua efectivitat i adaptar-la a les necessitats de la societat. La seua revisió i actualització s'ha de dur a terme cada 5 anys.

3. L'aprovació de l'Estratègia estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta correspon al Consell de Ministres, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. Les administracions públiques poden col·laborar en la promoció de vies ciclistes que complisquen els criteris apropiats de seguretat, continuïtat i qualitat i que ajuden a vertebrar el territori, sotmetent-les a les auditories de qualitat i seguretat establides en l'ordenament vigent. Les mesures necessàries per a este fi s'han de coordinar mitjançant les ferramentes de governança establides en l'Estratègia estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 92

5. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de posar a la disposició de totes les administracions públiques criteris tècnics per a la planificació, el disseny, la construcció i el manteniment d'infraestructures i equipaments ciclistes amb estàndards i criteris de qualitat. Així mateix, ha d'impulsar l'ús d'estos criteris a fi d'aconseguir una circulació ciclista segura.

Disposició addicional setèima. *Informació per al proveïment de carburant i la recàrrega elèctrica de vehicles.*

1. En desenvolupament de la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, per la qual s'establix el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport, quant a les accions prioritàries a) i b) de l'article 3, el Govern central ha de posar a lliure disposició la informació sobre la localització de les grans estacions i infraestructures d'accés públic vinculades amb la recàrrega elèctrica, així com les característiques del servei que presten. Així mateix, s'han d'establir indicacions físiques en les vies de comunicació de titularitat estatal que indiquen la ubicació dels punts de recàrrega en les estacions que estiguen operatives, així com les distàncies fins a estes i fins a les següents més pròximes. Les dades sobre la localització i funcionament de les estacions de recàrrega elèctrica s'han de publicar també en format digital perquè els usuaris de vehicles elèctrics puguin disposar d'informació en temps real sobre els punts de recàrrega que es troben operatius en el conjunt del territori nacional.

2. Segons el que es disposa en l'article 15 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic ha de regular el contingut i la manera de remetre la informació sobre els punts d'accés públic per a recàrrega elèctrica per part dels proveïdors d'estos servicis, per a integrar-la en:

a) El Punt d'accés nacional d'informació de trànsit en temps real, contemplat en el Reglament delegat (UE) 2015/962, relatiu al subministrament de servicis d'informació de trànsit en temps real, creat per la Resolució de 22 de febrer de 2021, de la Direcció General de Trànsit, i gestionat per la Direcció Central de Trànsit.

b) El Punt d'accés nacional de transport multimodal, contemplat en l'article 90 d'esta llei i en el Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, relatiu als servicis d'informació sobre desplaçaments multimodals, i gestionat pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Disposició addicional octava. *Avaluació ex post dels principals corredors posats en servici i actuacions desenvolupades per mitjà del sistema concessional.*

1. En el termini de cinc anys des de l'entrada en vigor d'esta llei, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer una avaluació de rendibilitat socioeconòmica i ambiental de les línies ferroviàries i principals infraestructures viàries de competència estatal posades en servici des de l'any 2015. Estes avaluacions s'han de fer per mitjà de metodologies comunament empleades i reconegudes per a esta mena d'estudis.

2. Així mateix, i en el mateix termini, s'ha de fer una avaluació de les principals actuacions en matèria de carreteres de competència estatal que s'hagen construït i finançat mitjançant sistemes concessionals abans de l'entrada en vigor de la llei, en la qual s'analitze l'eficiència de la seua construcció i explotació des del punt de vista social, econòmic i ambiental.

Disposició addicional novena. *Transport ferroviari de mercaderies.*

En l'àmbit del transport de mercaderies, amb la finalitat de millorar l'eficiència energètica i la competitivitat del transport, s'han d'adoptar les mesures contemplades en les estratègies per a l'impuls del transport ferroviari de mercaderies. Estes mesures consistixen en:

a) Impulsar la implantació d'autopistes ferroviàries en corredors estratègics del territori espanyol. Per a això, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'elaborar un pla o programa d'autopistes ferroviàries en els corredors on siga viable i hi haja interès empresarial per al seu desenvolupament, basant-se per a establir la viabilitat d'estes infraestructures, mentres no s'actualitze, en l'Estudi per al desenvolupament d'autopistes ferroviàries, elaborat en 2015 pel Ministeri de Foment.

b) Establir i implementar un sistema de bonificacions en els cànon ferriaris per al trànsit de mercaderies a fi d'impulsar el canvi modal de la carretera al ferrocarril. Estes bonificacions són aplicables durant un període mínim de 5 anys, i tenen consideració especial els servicis de mercaderies que circulen per línies tipus A, com la que dona accés a la secció internacional d'alta velocitat (línia Figueres-Perpinyà) i la futura línia Vitòria/Gasteiz (Jundiz)-Irun-Bilbao/Bilbo (Y basca), a fi que les bonificacions tendisquen a igualar los amb els que establixen la resta de línies.

c) Fomentar la competitivitat del transport ferriari de mercaderies i millorar-ne l'eficiència energètica i la modernització i innovació. En este sentit, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'implementar un nou programa de suport al sector del transport ferriari de mercaderies.

En el termini d'1 any des de l'entrada en vigor esta Llei, el Govern ha d'aprovar els objectius estimats de reducció de gasos d'efecte hivernacle (GEH) fins a 2030 d'acord amb l'increment estimat de l'ús del transport ferriari de mercaderies previst en Mercaderies 30.

Disposició addicional dècima. *Estratègia estatal contra la pobresa de transport.*

El Govern ha d'elaborar, en el termini màxim de dos anys des de l'entrada en vigor d'esta llei, una estratègia estatal contra la pobresa de transport dirigida a alleujar i previndre la pobresa de transport, i així facilitar a tota la societat l'accés als servicis públics i activitats essencials.

Disposició addicional onzena. *Atribució de funcions al personal ferriari durant situacions d'emergència.*

De manera excepcional, durant les situacions que requerisquen l'activació dels plans d'autoprotecció o en les quals existisquen riscos per a la integritat física de les persones que es troben a bord del tren, el personal de conducció i altres membres de la tripulació o el personal de l'administrador de la infraestructura que realitze funcions anàlogues en les situacions esmentades tenen autoritat decisiva en l'acompliment de les funcions específiques que els assignen els plans d'emergència i els sistemes de gestió de la seguretat de l'empresa ferriària o de l'administrador de la infraestructura, conforme als procediments o protocols establits per a estes situacions.

Disposició addicional dotzena. *Competències dels territoris històrics.*

1. Les referències d'esta llei a les comunitats autònomes s'entén que es fan als territoris històrics del País Basc, en les matèries que siguen de la seua competència.

2. En tot cas, en matèria de transports per carretera, els territoris històrics del País Basc mantenen les facultats i competències que els corresponen en els termes dels convenis vigents subscrits amb l'Estat.

Disposició addicional tretzena. *Obligació d'oferir informació comprensible a les persones usuàries.*

Tota contractació pública relativa a la prestació de servicis de mobilitat d'ús ciutadà requereix la inclusió d'una avaluació específica de la informació a oferir a les persones usuàries, de manera comprensible, sobre els trajectes, taquillatge, horaris, recorreguts i possibilitats d'intermodalitat.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 94

Disposició addicional catorzena. *Ampliació de l'àmbit d'aplicació de la disposició addicional centèsima octava de la Llei 31/2022, de 23 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'Any 2023.*

En relació amb el que arreplega la disposició addicional centèsima octava de la Llei 31/2022, de 23 de desembre, de Pressupostos Generals de l'Estat per a l'Any 2023, a partir de l'entrada en vigor d'esta llei, l'experiència pilot s'estén de manera general per a la connexió de tots els viatgers entre Soria i l'estació d'alta velocitat de Calataiud sense limitació de residència.

D'esta manera, d'acord amb el que estableix l'apartat anterior i com a experiència pilot, en el termini màxim de seixanta dies des de l'entrada en vigor de la present llei, s'han d'establir per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible les condicions a aplicar per a la implantació d'este règim per a la connexió de viatgers entre Soria i l'estació d'alta velocitat de Calataiud.

Disposició addicional quinzena. *Promoció del transport ferroviari de persones.*

En l'àmbit del transport de persones, s'han d'adoptar les mesures necessàries per a impulsar el transport ferroviari, quan amb això es done solució a les necessitats de mobilitat de la ciutadania d'una manera eficient en termes mediambientals, socials i econòmics, i es contribuïska a millorar la sostenibilitat del sistema de mobilitat.

A més, s'han d'adoptar mesures orientades a millorar la fiabilitat i puntualitat dels servicis ferroviaris.

Així mateix, s'ha de dur a terme un estudi que arreplegue la viabilitat i possibilitat d'implantació de servicis ferroviaris de connexió amb els països europeus de l'entorn. En este estudi s'ha de prestar una atenció especial als servicis amb horaris nocturns a fi d'impulsar els que siguen viables en termes mediambientals, socials i econòmics.

A més, en este estudi s'ha d'incloure també l'anàlisi de la possibilitat d'implantació de servicis ferroviaris nocturns de llarg recorregut per a la connexió entre ciutats del territori espanyol.

Disposició addicional setzena. *Mesures per a l'impuls de la reducció de vols interiors.*

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'impulsar la reducció dels vols interiors en les rutes en les quals existisca una alternativa ferroviària amb una duració menor de dos hores i mitja, excepte en casos de connexió amb aeroports que enllacen amb rutes internacionals.

2. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'estudiar, des d'un punt de vista tècnic, si la racionalització de l'ús dels vols curts esmentats en l'apartat 1, sempre dins del marc normatiu europeu, pot ser una mesura que, d'una manera efectiva, permeta reduir les emissions del mode aeri, així com analitzar altres possibles impactes de la mesura. En el marc d'este estudi, s'ha de fer una proposta de regulació dels vols esmentats en l'apartat 1, que tinga en compte els possibles efectes en diversos àmbits, com la connectivitat regional, els impactes a escala econòmica i social, com és el cas de l'impacte en les subvencions al transport aeri de residents no peninsulars o la capacitat pròpia del sector per a descarbonitzar-se.

3. En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de presentar l'estudi al qual fa referència l'apartat 2.

4. Este estudi s'ha de sotmetre a un procés d'audiència pública després del qual, una vegada analitzades les aportacions realitzades, s'ha d'utilitzar com a base per a possibles modificacions normatives si són necessàries.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 95

Disposició addicional dessetena. *Declaració d'interés de les obres d'infraestructura rurals, consistents en la realització de camins naturals.*

Declaració d'interés general de les obres del camí natural següent:

— Connexió del camí natural Vía Verde Montes de Hierro amb Castro Urdiales a través del túnel de los Herreros (País Basc i Cantàbria).

Disposició addicional diuitena. *Senyalització d'estacions de recàrrega ultraràpida en la Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de promoure, en l'àmbit de les seues competències i d'acord amb els objectius de la reglamentació europea en matèria de combustibles alternatius, la senyalització progressiva de les estacions de recàrrega elèctrica ultraràpida, en autopistes, autovies i carreteres convencionals de la xarxa de carreteres de l'Estat.

A este efecte, en el termini màxim d'un any, s'ha d'impulsar l'actualització de les normes i instruccions tècniques necessàries per a incloure en els senyals de presenyalització i de servicis el pictograma corresponent a estacions de recàrrega elèctrica, conforme al que preveu el Catàleg oficial de senyals de circulació, amb l'objectiu de fomentar l'ús de la mobilitat elèctrica per mitjà d'una millor informació als conductors.

Disposició addicional denovena. *Estudi de nous servicis ferroviaris per a la mobilitat quotidiana a Galícia.*

En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer un estudi de nous servicis ferroviaris per a la mobilitat quotidiana a Galícia que permeta disposar d'una primera avaluació de la necessitat d'implantació i la seua viabilitat. Este estudi ha d'incloure, almenys, l'estimació de la demanda, un estudi preliminar de la seua explotació, l'anàlisi de la possible reordenació dels servicis de mitjana distància existents i la seua complementació amb servicis autonòmics d'autobús, i l'elaboració d'una anàlisi socioeconòmica. Una vegada finalitzat este estudi, s'ha d'implementar com més prompte millor, quan estiga disponible el material rodant necessari per a prestar estos servicis.

Disposició addicional vintena. *Estudi per a assegurar l'estacionament segur dels transports de mercaderies perilloses per carretera.*

Les administracions públiques competents han d'estudiar la localització de zones d'estacionament segur per al transport per carretera de mercaderies perilloses a fi d'afavorir el compliment dels temps de conducció i velocitats màximes permeses per a este tipus de transports, assegurant en tot moment la seguretat dels conductors i de les mercaderies, així com a la seguretat viària de la resta d'usuaris de la carretera.

Disposició addicional vint-i-unena. *Incentius per a la renovació del parc automobilístic espanyol.*

Amb la finalitat de reduir les emissions de contaminants atmosfèrics i gasos d'efecte hivernacle, millorar l'eficiència energètica, contribuir a la seguretat viària i dinamitzar la indústria de producció nacional, en el termini màxim de tres mesos des de l'aprovació de la present llei, el Govern ha de desplegar reglamentàriament un pla de renovació per a incentivar l'adquisició de vehicles nous de zero o baixes emissions i la retirada voluntària de vehicles antics del parc mòbil espanyol.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 96

A tal fi, la normativa de desplegament ha de contemplar com a criteris d'actuació, entre altres, els següents:

— La creació d'un pla nacional de renovació del parc automobilístic espanyol complementari als plans d'incentivació de compra de vehicles elèctrics, que contribuïska a la renovació de vehicles de combustió antics per vehicles de zero o baixes emissions.

— Es fixa com a objectiu la retirada i substitució de vehicles amb una major antiguitat i de qualsevol tipologia (camions, autobusos, furgonetes, automòbils i motos), pel risc que comporten per a la seguretat viària i pel seu efecte contaminador.

— A més dels vehicles nous, també es pot beneficiar del suport econòmic l'adquisició de vehicles d'ocasió o usats la motorització dels qual siga d'Euro 6d.

Disposició adicional vint-i-dosena. *Mobilitat en els territoris ultraperifèrics, insulars i Ceuta i Melilla.*

D'acord amb el que arreplega l'article 12, apartat b), respecte a les funcions del Consell Superior de Mobilitat Sostenible, el Consell ha de prioritzar la presentació d'un informe sobre la mobilitat a Canàries, Illes Balears, Ceuta i Melilla, que analitze el compliment del dret a la mobilitat sostenible que estableix l'article 4 en estos territoris, amb l'equitat territorial com a objectiu, que tinga en compte les característiques i exigències especials derivades de la seua condició extrapeninsular, insular o de regió ultraperifèrica, sense perjudi de les competències que pertanguen a altres administracions.

Este informe s'ha de considerar en el seguiment i la modificació de les mesures de finançament estatal adoptades per a la millora del transport i la mobilitat en estos territoris. Estes mesures de finançament han de ser específiques per a cada territori. A tal fi, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de col·laborar amb els governs de Canàries, Illes Balears, Ceuta i Melilla per a posar en marxa les iniciatives previstes en la present llei.

Disposició adicional vint-i-tresena. *Objectius vinculants d'increment de les energies renovables i reducció de la intensitat de gasos d'efecte hivernacle en el sector del transport.*

En un termini no superior a tres mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, el Govern ha de proposar les disposicions necessàries per a incorporar objectius vinculants d'increment de les energies renovables i reducció de la intensitat de gasos d'efecte hivernacle en el sector del transport, d'acord amb la Directiva (UE) 2023/2413, del Parlament Europeu i del Consell, de 18 d'octubre de 2023, per la qual es modifiquen la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglament (UE) 2018/1999 i la Directiva 98/70/CE, pel que fa a la promoció de l'energia procedent de fonts renovables, i es deroga la Directiva (UE) 2015/652, del Consell, així com la resta de normativa necessària per a afavorir la integració dels combustibles renovables.

Disposició adicional vint-i-quatrena. *Del desenvolupament d'infraestructures ferroviàries a Canàries.*

1. De conformitat amb els articles 3, 162 i 168 de l'Estatut d'Autonomia de Canàries, en atenció a les condicions de llunyania i insularitat que conferixen a Canàries la condició de regió ultraperifèrica de la Unió Europea, l'Administració General de l'Estat ha de participar en el desenvolupament d'infraestructures ferroviàries a Canàries que complisquen els criteris i procediments dels articles 49 a 52 d'esta llei i s'ajusten a la metodologia homogènia que exigixen les polítiques de la Comissió Europea per a les inversions ambientalment sostenibles.

2. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'eleva al Consell de Ministres la proposta de reconeixement de l'interés especial del desenvolupament d'estes infraestructures amb la finalitat d'afavorir l'obtenció de finançament europeu i de complir el que indica l'apartat anterior.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 97

3. La declaració d'este interès per part del Consell de Ministres implica, així mateix, que l'Estat col·labore en el finançament per mitjà de la subscripció, dins de l'ordenament vigent, d'un conveni específic per a cada una de les actuacions. Estos convenis tenen caràcter plurianual, amb una duració adequada al termini d'execució de les actuacions, i han de contindre la previsió de les aportacions a realitzar per cada una de les administracions firmants, així com els mecanismes d'ajust que siguen necessaris. La col·laboració financera de l'Estat depén de l'existència d'una partida pressupostària degudament incorporada als pressupostos generals de l'Estat.

4. Corresponen a la comunitat autònoma de Canàries, d'acord amb el sistema de distribució competencial que resulta del seu estatut d'autonomia, totes les competències relacionades amb estes infraestructures i amb el transport ferroviari.

5. A l'efecte de l'aplicació de les directives europees 2016/797/UE i 2016/798/UE, s'ha de tindre en consideració el caràcter de sistema ferroviari local no pertanyent a la Xarxa Ferroviària d'Interés General.

Disposició addicional vint-i-cinquena. *Règim transitori d'aportacions al foment del transport ferroviari de mercaderies per perturbacions amb impacte significatiu en el transport ferroviari de mercaderies per inversions en la Xarxa Ferroviària d'Interés General.*

1. Amb la finalitat de mitigar els efectes econòmics de les restriccions de capacitat amb impacte significatiu que siguen conseqüència de les obres d'inversió en la Xarxa Ferroviària d'Interés General generades fins al 31 de desembre de 2028, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries pot atorgar les aportacions que es preveuen en esta disposició.

S'entén que una restricció de capacitat té impacte significatiu en els trànsits ferroviaris de mercaderies quan la seua duració supere els set dies naturals consecutius i tinga com a conseqüència algun dels supòsits següents:

- a) La supressió del servici previst.
- b) El desviament del servici per un itinerari alternatiu, que implique una distància addicional a recórrer superior als valors reflectits en la taula següent:

Longitud original del recorregut d0 [km]	Distància addicional a recórrer
$d0 \leq 250$ km	25 [km]
$d0 > 250$ km	$0,10 \cdot d0$ [km]

c) Una reducció de càrrega neta transportada major o igual al 10 % de la càrrega neta a transportar originalment.

Estes aportacions s'instrumenten com a lliurament dinerari sense contraprestació per l'activitat objecte de l'ajuda.

2. Es poden beneficiar de les aportacions previstes en esta disposició les empreses ferroviàries amb capacitat d'infraestructura adjudicada afectades per restriccions temporals de capacitat amb impacte significatiu degudes a l'execució d'obres d'inversió en la Xarxa Ferroviària d'Interés General, sempre que es referisquen a servicis de transport ferroviari de mercaderies en els quals concórreguen els tres requisits següents:

- a) Que els servicis ferroviaris inicialment planificats es vegen condicionats per pactes significatius ocasionats per alguna restricció temporal de capacitat deguda a la inversió en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.
- b) Que els servicis inicialment planificats es realitzen efectivament malgrat haver patit la restricció temporal de capacitat i s'enquadren en algun dels supòsits següents:

1r Supressió del servici: s'han de realitzar els trànsits que es van veure suprimits per la restricció temporal de capacitat, una vegada finalitzada esta, pel mateix itinerari.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 98

En este supòsit, l'empresa ferroviària s'ha de trobar en alguna de les circumstàncies següents:

- i. Comptar amb capacitat adjudicada quan s'haja produït la restricció temporal de capacitat.
- ii. En el cas de no comptar amb capacitat adjudicada, s'ha d'acreditar que s'han realitzat servicis ferroviaris amb regularitat per l'itinerari afectat per la restricció temporal de capacitat durant els tres mesos anteriors a l'inici de la restricció temporal de capacitat i els tres mesos posteriors a la finalització. En cas que la restricció temporal de capacitat afecte diversos horaris de servicis consecutius, s'entén satisfet este requisit amb l'acreditació dels servicis ferroviaris durant els tres mesos anteriors a la restricció temporal de capacitat, en l'horari de servicis en el qual esta es va iniciar, i amb l'acreditació dels servicis ferroviaris durant els tres mesos posteriors a la restricció temporal de capacitat, en l'horari de servicis en el qual esta va finalitzar.

2n Desviament: s'ha de realitzar el trànsit ferroviari per un recorregut que implique una distància addicional la magnitud de la qual es considere impacte significatiu, de conformitat amb el que preveu esta disposició.

3r Reducció de càrrega neta transportada: s'ha de realitzar el trànsit ferroviari afectat per una reducció de la càrrega neta transportada la magnitud de la qual siga considerada impacte significatiu, de conformitat amb el que preveu esta disposició.

c) Que es tracte de restriccions de capacitat amb impacte significatiu existents i que s'acrediten a l'entrada en vigor d'esta llei i en totes aquelles que es generen fins al 31 de desembre de 2026.

3. L'aportació total a sol·licitar per a un servicis de transport ferroviari afectat per una restricció temporal de capacitat (RTC) s'establix com el valor mínim entre els costos addicionals de transport i el límit de l'ajuda total a percebre, segons la metodologia que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries aprobe en desplegament del que disposa esta disposició.

4. En la manera i en els terminis que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries determine, les empreses ferroviàries que es consideren afectades per restriccions temporals de capacitat amb impacte significatiu degudes a l'execució d'obres d'inversió en la Xarxa Ferroviària d'Interés General han d'acreditar que complixen els requisits previstos en esta disposició i sol·licitar-ne l'aportació.

5. L'aportació sol·licitada s'aprova o es denega mitjançant una resolució de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

La resolució posa fi a la via administrativa i, en cas de ser afirmativa, ha d'arreplegar l'aprovació de les despeses i autorització els compromisos, l'ordenació del procediment, els reconeixements d'obligacions i propostes de pagament que corresponguen, així com l'expedició dels documents comptables derivats d'estes operacions.

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries és igualment competent per a instar i resoldre els reintegraments que siguen procedents.

6. De la manera que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries determine, els beneficiaris de les aportacions previstes en esta disposició han de comprometre's a mantindre, durant vint-i-quatre mesos a comptar de la finalització dels treballs extraordinaris, un volum de trànsit no inferior a la mitjana del transport aconseguït durant els tres anys anteriors o, si no és possible, des de la data d'inici de l'operació del trànsit en les condicions i volums de trànsit que s'havien considerat per a la prestació de l'ajuda, amb un marge del 25 %.

7. Les aportacions s'han de finançar amb càrrec als pressupostos de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) i tenen la consideració de major valor de les inversions que hagen motivat la restricció significativa de capacitat amb caràcter general.

En conseqüència, tots els costos que s'ocasionen a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries a conseqüència de la tramitació de les aportacions s'han de liquidar juntament amb les inversions d'acord amb el que preveu el Conveni entre l'Administració General de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 99

l'Estat i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif), per a la sostenibilitat econòmica de les infraestructures ferroviàries que integren la seua xarxa.

8. Les aportacions previstes en esta disposició són incompatibles amb la percepció d'altres ajudes o subvencions per la mateixa restricció temporal de capacitat durant l'exercici de la convocatòria corresponent, procedents de qualsevol administració o ens públic, nacional, de la Unió Europea o d'organismes internacionals.

Així mateix, estes aportacions són incompatibles amb l'obtenció de qualsevol indemnització derivada d'una reclamació motivada per l'increment dels costos del transport ferroviari ocasionats per una determinada restricció temporal de capacitat, sense perjudi de les indemnitzacions que corresponguen a conseqüència d'altres possibles danys de naturalesa distinta als motivats per esta restricció temporal de capacitat.

9. Estes aportacions es regixen pel que disposa este precepte i, supletòriament, pel que preveu la Llei 38/2003, de 17 de novembre, General de Subvencions, i en el seu Reglament de desplegament, aprovat per Reial decret 887/2006, de 21 de juliol, així com en la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, i en la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.

10. La concessió de les aportacions regulades en la present disposició està supeditada a l'aprovació de la Comissió Europea quant al compliment del règim d'ajudes d'Estat, si és el cas.

Disposició addicional vint-i-sisena. *Electrificació del transport ferroviari.*

El Govern ha d'adoptar les disposicions necessàries perquè s'impulse el desenvolupament del transport ferroviari electrificat en el marc de la planificació del desenvolupament de la xarxa de transport d'energia elèctrica amb horitzó 2030, així com en les seues diferents actualitzacions i modificacions d'aspectes puntuals.

Disposició addicional vint-i-setena. *Subvencions per a l'impuls dels plans de mobilitat sostenible al treball.*

A fi d'incentivar la implantació de plans de mobilitat sostenible al treball, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'aprovar convocatòries de subvencions per al finançament de plans de mobilitat sostenible al treball a empreses que disposen de centres de treball en què treballen 100 persones o 50 per torn, amb criteris de concurrència competitiva.

Per mitjà d'una orde del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible s'han d'aprovar les bases reguladores de les subvencions regulades en esta disposició, que han de tindre en compte els principis i objectius d'esta llei. Les ajudes es tramiten pel procediment ordinari establert en la Llei 38/2003, de 17 de novembre, General de Subvencions.

Disposició addicional vint-i-huitena. *Mapa estatal de capacitat de la xarxa elèctrica.*

1. En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, les entitats encarregades de l'activitat de distribució elèctrica han de posar a la disposició del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic la informació relativa a les característiques i capacitats de la xarxa elèctrica en les ubicacions habilitades per a instal·lar punts de recàrrega elèctrica en els termes que s'establisquen per mitjà d'una orde ministerial posterior.

2. L'orde ha de determinar la informació a remetre, l'òrgan administratiu encarregat de la recepció, la freqüència d'actualització de la informació remesa i el règim d'incompliment, així com el format en el qual s'ha d'enviar esta informació, de manera que es garantisca almenys que és accessible i es troba disponible en format digital.

3. En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic ha de publicar un mapa nacional de capacitat de la xarxa elèctrica que incloga, almenys, la ubicació de l'estesa de les línies i les seues dades tècniques, la ubicació dels centres de transformació i les seues dades tècniques, així com les zones amb major potència i capacitat disponible per a instal·lar punts de recàrrega elèctrica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 100

Disposició addicional vint-i-novena. *Servicis d'auxili en vies públiques: accés a les zones de baixes emissions.*

Es permet l'accés a l'interior de les zones de baixes emissions dels vehicles d'auxili en vies públiques que desenvolupen una operació d'auxili i ho hagen comunicat a l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit; tot això, amb independència de l'etiquetatge ambiental amb el qual compten estos vehicles d'auxili en vies públiques que, en qualsevol cas, han d'estar inscrits en el Registre estatal d'auxili en vies públiques (REAV).

Disposició addicional trentena. *Pla de xoc ferroviari, pla d'atenció urgent als passatgers i protocol d'anàlisi d'incidències en la xarxa ferroviària.*

1. El Govern ha d'aprovar un pla de xoc extraordinari, en dos fases, dotat amb els recursos necessaris per a pal·liar a curt i mitjà termini les innombrables incidències en els servicis de mitjana i llarga distància, així com Rodalia/Rodalies, en què s'incloga un cronograma, les mesures provincialitzades i el seu cost, per a executar i incloure en l'exercici pressupostari següent.

1a fase. En el termini màxim de dos mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, s'han d'identificar en cada província totes les limitacions temporals existents en la via a causa d'incidències en les infraestructures, i detallar les actuacions necessàries per a solucionar-les.

2a fase. En el termini màxim de quatre mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, s'han d'identificar la resta de mesures necessàries, després d'un procés de diàleg amb el sector i els grups parlamentaris.

2. El Govern ha d'aprovar, en el termini màxim de dos mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, un pla d'atenció urgent als passatgers en cas d'incidències extraordinàries que es produïsquen tant en les estacions com en els trajectes dels trens, incloent-hi els temps de reacció des del moment de la incidència.

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) és responsable de l'execució d'este pla, que ha d'articular, protocol·litzar i identificar la responsabilitat de l'execució, almenys, de l'atenció immediata de les persones vulnerables, atenció sanitària, desplaçaments alternatius, rescats, allotjament i manutenció, així com la coordinació de les Forces i Cossos de Seguretat de l'Estat, servicis sanitaris i d'emergències, entitats públiques i les diferents operadores de la xarxa ferroviària, incloent-hi simulacres per a millorar la coordinació i la pràctica.

3. El Govern ha d'aprovar, en el termini màxim de dos mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, un protocol d'anàlisi d'incidències en la xarxa ferroviària, que no siguin objecte d'investigació per l'Autoritat Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents.

Este protocol ha de definir l'anàlisi de totes les incidències en infraestructures, que provoquen més de 20 minuts de retard en un trajecte ferroviari, on s'arregleque la informació recopilada de l'operadora, maquinista, responsable de circulació, i tècnics, s'identifiquen les causes i una proposta de mesures correctives elaborada per tècnics competents en la matèria. Les causes i mesures correctives s'han de publicar dins d'un termini inferior a un mes des de la incidència en la web de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) i s'ha d'enviar l'enllaç SMS als passatgers afectats per la incidència via l'operador afectat.

4. El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, en el termini màxim d'un mes després de l'aprovació de cada pla i fase, ha de comparéixer en la Comissió de Transports i Mobilitat Sostenible del Congrés dels Diputats per a exposar i debatre els plans esmentats amb els grups parlamentaris.

Disposició addicional trentena primera. *Criteris de puntualitat de Renfe.*

El Govern d'Espanya ha de recuperar, amb efectes de l'1 de gener de 2026, els compromisos de puntualitat i devolucions de Renfe anteriors a les modificacions produïdes

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 101

al juliol de 2024, de manera que es garantisquen novament les indemnitzacions per 15 i 30 minuts de retard, del 50 % i el 100 % de l'import, respectivament, en els servicis d'alta velocitat i llarga distància.

Disposició addicional trentena segona. *Contribució financera de l'Estat per a la mobilitat sostenible en l'àmbit del transport marítim.*

L'Administració General de l'Estat ha de participar, en els termes que establisquen les disposicions de desplegament, en el finançament d'un pla nacional per a la descarbonització del transport marítim, que compte amb una dotació econòmica amb càrrec als ingressos procedents de la inclusió d'este sector en el Règim de Comerç de Drets d'Emissió de la Unió Europea, en línia amb el que estableix l'article 10, apartat 3.f, de la Directiva 2003/87/CE, per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle en la Unió.

En particular, s'han de publicar convocatòries específiques per a donar suport a actuacions dirigides a la millora de l'eficiència energètica dels vaixells i de les infraestructures portuàries, així com al desenvolupament de tecnologies innovadores, infraestructures associades i combustibles alternatius sostenibles.

Disposició addicional trentena tercera. *Pla de convergència per a l'accés bàsic a la mobilitat.*

En aplicació dels principis d'igualtat i solidaritat reconeguts en la Constitució, i amb la finalitat de garantir l'exercici efectiu del dret a la mobilitat indispensable per a aconseguir el posterior accés universal a la mobilitat sostenible, el Govern ha de posar en marxa un pla de convergència per a l'accés bàsic a la mobilitat, que forme part del Pla estatal d'infraestructures.

El pla de convergència ha de tindre com a finalitat identificar i, a continuació, planificar la correcció del desequilibri territorial existent en matèria d'accés a infraestructures de transport en el conjunt del país.

Este pla té caràcter anual i estableix els diferents mitjans que s'identifiquen per a corregir els desequilibris esmentats, com ara inversions o bonificacions en transports.

Les previsions contingudes en el Pla d'infraestructures i en este pla de convergència, com a part d'este, s'han d'incorporar cada any als pressupostos generals de l'Estat.

Disposició addicional trentena quarta. *Establiment d'un descompte del 100 % en el preu dels abonaments de transport i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries i Balears per a l'any 2026.*

1. En reconeixement del fet insular, d'acord amb el que estableix l'article 8 de la Llei 19/1994, de 6 de juliol, de modificació del Règim Econòmic i Fiscal de Canàries, la Comunitat Autònoma de Canàries és beneficiària d'una ajuda per a l'establiment d'un descompte del 100 % en el preu dels abonaments i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries.

2. En reconeixement del fet insular, la comunitat autònoma de les Illes Balears és beneficiària d'una ajuda per a l'establiment d'un descompte del 100 % en el preu dels abonaments i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Balears.

3. Per a la concessió de cada ajuda, abans del 31 de gener de 2026, la comunitat autònoma beneficiària ha de presentar en la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible un certificat firmat pel conseller amb competències en transport, que acredite que des de l'1 de gener de 2026 i fins a la data de firma del certificat s'ha implantat un descompte del 100 % en el preu dels abonaments de transport i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes; i que existix el compromís de mantindre la mesura fins al 31 de desembre de 2026. La presentació d'este document ha d'anar acompanyada amb la documentació requerida a les comunitats autònomes per a la concessió de les ajudes regulades en el capítol I del títol II del Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener, que siga aplicable a les beneficiàries de les ajudes regulades en este article.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 102

4. La concessió d'estes ajudes s'ha d'atorgar per mitjà d'una resolució del titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. La resolució posa fi a la via administrativa. La competència per a aprovar les despeses i autoritzar els compromisos, reconeixements d'obligacions i propostes de pagament que corresponguen, així com expedir i autoritzar els documents comptables derivats d'estes operacions, correspon a la persona titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. L'ordenació i instrucció del procediment l'ha de fer la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat. En cas que durant la instrucció del procediment siga necessari requerir esmenes o informació addicional als interessats, els terminis establits en els articles 43.2, 68.1, 73.2 i 77.2 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, es reduïxen a la mitat.

5. Amb la concessió d'esta ajuda, la comunitat autònoma beneficiària ha de compensar proporcionalment les administracions gestores o empreses gestores dels serveis de transport terrestre col·lectiu corresponents.

6. Els beneficiaris tenen dret al pagament d'un acompte per un import equivalent al 65 % de la quantia de l'ajuda, a abonar durant l'exercici de 2026.

Per al seu finançament s'han de tramitar, si és el cas, les modificacions pressupostàries corresponents amb càrrec al pressupost del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en vigor en 2026.

Durant l'any 2027 s'ha de procedir a la liquidació de l'ajuda i l'abonament o reintegrament del saldo corresponent d'acord amb els termes de la resolució que aprobe la Secretaria General de Mobilitat Sostenible a este efecte. L'import a abonar no pot superar en cap cas l'import màxim concedit.

Disposició addicional trentena quinta. Pla estatal per al desplegament de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en municipis xicotets i mitjans.

El Govern ha d'elaborar un pla estatal per al desplegament de punts de recàrrega en municipis de menys de 30.000 habitants i zones de baixa densitat de població amb la finalitat d'impulsar l'electrificació del transport per carretera.

L'elaboració, implantació, seguiment i actualització correspon al ministeri o ministeris i autoritats competents. El pla estatal per al desplegament de punts de recàrrega de vehicles elèctrics té com a finalitat:

a) Garantir el desplegament almenys d'un punt de recàrrega en tots els municipis que tinguen entre 2.000 i 30.000 habitants; estos nombres poden variar segons la comunitat autònoma, si bé el límit inferior sempre ha de ser 2.000 habitants o menys i 30.000 habitants o més, el límit superior. El límit inferior ha de ser sempre reduït per tal de complir el punt b).

b) Garantir el desplegament almenys d'un punt de recàrrega en el 20 % dels municipis més poblats de menys de 30.000 habitants de cada comunitat autònoma, sempre que estos tinguen més de 500 habitants. Este nombre ha de ser sempre superior amb la finalitat de garantir el punt c).

c) Garantir el desplegament almenys d'un punt de recàrrega en un municipi en un radi de 25 km.

El punt de recàrrega de vehicles elèctrics instal·lat ha de complir els requisits següents:

- a) Disposar d'una potència de càrrega almenys de 50 quilowatts de corrent continu.
- b) Estar situat dins del nucli urbà.

Disposició addicional trentena sexta. Finançament del transport públic.

En el termini de sis mesos de l'entrada en vigor d'esta llei, el Govern ha d'elaborar una estratègia de finançament del transport públic, a presentar davant de la Conferència Sectorial de Transports, per tal de considerar les propostes de les comunitats autònomes i acordar un esquema estable i a llarg termini que puga implicar a tots els agents interessats en la matèria.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 103

Disposició addicional trentena sèptima. *Promoció del transport a demanda en les zones rurals.*

1. El Govern, en el marc de les seues competències i en coordinació amb les comunitats autònomes i entitats locals, ha d'impulsar el desenvolupament i consolidació de servicis de transport públic a demanda en zones rurals, amb l'objectiu de garantir la mobilitat bàsica de la població resident en municipis de baixa densitat i dispersió territorial.

2. El Govern ha d'elaborar, en el termini màxim de sis mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, un informe diagnòstic sobre la situació jurídica i operativa dels servicis de transport a demanda en el conjunt de l'Estat, en el qual s'identifiquen els obstacles normatius, administratius i financers que en limiten la implantació i funcionament.

3. A partir de les conclusions d'este informe, el Govern ha de promoure les reformes normatives necessàries i ha d'establir un programa estatal de subvencions destinat a les entitats locals i comunitats autònomes, amb la finalitat de:

a) Facilitar la inversió inicial necessària per a la creació o ampliació de servicis de transport a demanda.

b) Garantir la viabilitat econòmica dels servicis, compensant els dèficits estructurals que no es puguin cobrir per mitjà de les tarifes abonades pels usuaris.

4. El Govern ha de prioritzar els territoris amb majors índexs de despoblació, de manera que s'assegure que l'accés al transport públic no constituïska un factor d'exclusió o discriminació respecte a la població resident en entorns urbans amb servicis de transport subvencionats.

Disposició addicional trentena octava. *Alimentació de consums a través de xarxes de transport amb funcions de distribució.*

En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, el Govern ha d'aprovar un real decret que desplegue un mecanisme per a l'alimentació de demandes fermes quan es donen les circumstàncies següents:

1. Quan hi hagen consumidors potencials amb projectes fermes que es poden alimentar en la mateixa subestació exclusivament perquè esta no és ampliable o quan hi hagen consumidors potencials amb projectes fermes que per la seua naturalesa s'hagen de subministrar en alta tensió i es puguin alimentar des d'una mateixa infraestructura que al seu torn permeta alimentar diversos consumidors.

2. Quan hi haja una o diverses posicions de transport a través de les quals un consumidor es trobe ja connectat o amb permisos d'accés i connexió atorgats i el consumidor estiga disposat a acceptar un canvi topològic que permeta alimentar a altres consumidors.

3. Quan hi haja un distribuïdor que, aollint-se al mecanisme previst en l'article 34.2 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, desenvolupe una xarxa que permeta l'alimentació dels consumidors anteriorment assenyalats.

Disposició transitòria primera. *Negociació de les mesures per a promoure l'elaboració de plans de mobilitat sostenible al treball.*

L'obligació prevista en el paràgraf tercer de l'article 85.1 del text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors, afegit per la disposició final tercera, és aplicable en la negociació dels convenis col·lectius la comissió negociadora dels quals es constituïska a partir de la data d'entrada en vigor de la present llei.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 104

Disposició transitòria segona. *Adaptació al nou mapa concessional de competència estatal.*

1. En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'esta llei, per mitjà d'un acord del Consell de Ministres, ha d'estar aprovat el nou mapa concessional, que ha d'incloure la relació de tots els servicis de transport públic regular de persones d'ús general per carretera d'àmbit estatal, d'acord amb els criteris establits en l'article 48. L'establiment d'estos servicis s'ha de tramitar amb caràcter previ, de conformitat amb el que es disposa en els articles 70 i següents de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, i 61 i següents del seu reglament de desplegament, aprovat per Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre.

2. Si a conseqüència de l'aplicació dels criteris establits en l'article 48 existixen trànsits íntegrament compresos en el territori d'una comunitat autònoma que es deixen de prestar a l'entorn de servicis de transport públic regular de persones d'ús general per carretera d'àmbit estatal, s'ha de sol·licitar un informe a la comunitat autònoma competent sobre si accepta la segregació d'estos trànsits com a servici independent de competència autonòmica, i si és el cas, dels possibles nodes d'intercanvi de la seua xarxa concessional amb el mapa concessional estatal a fi d'optimitzar el servici al viatger.

En cas que la comunitat autònoma accepte la segregació, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, amb la sol·licitud prèvia de la comunitat autònoma competent, pot destinar crèdits al finançament dels servicis indicats en el paràgraf anterior, d'acord amb el que arreplega l'article 48 d'esta llei. La formalització dels compromisos financers s'establix per mitjà d'un conveni amb les comunitats autònomes afectades. El conveni ha d'incorporar el càlcul del finançament, d'acord amb els criteris objectius següents:

a) Establiment d'un cost mitjà per viatger-km que prenga com a referència un contracte de servici públic de transport regular de viatgers d'ús general d'àmbit estatal equivalent.

b) Establiment d'un cost mitjà per vehicle-km que prenga com a referència un contracte de servici públic de transport regular de viatgers d'ús general d'àmbit estatal equivalent.

c) Mitjana ponderada de les dos estimacions que aplique un factor de ponderació que tinga en compte la densitat i la distribució de la població en les comunitats autònomes afectades.

La gestió dels fons que facen les comunitats autònomes s'ha de sotmetre a les condicions següents:

a) Els imports percebuts d'acord amb el que establix esta disposició s'han de destinar exclusivament a finançar servicis de transport públic de viatgers que anteriorment estaven coberts per servicis de transport públic regular de persones d'ús general per carretera d'àmbit estatal.

b) Els nous servicis poden comprendre qualsevol dels servicis que regula l'article 41 d'esta llei.

La gestió, justificació i la resta de les actuacions relacionades amb les despeses derivades de l'execució dels compromisos originats per a les dos administracions en els convenis esmentats s'han d'ajustar al que establix la legislació pressupostària.

3. En el termini de dos anys a comptar de l'aprovació del nou mapa concessional, han d'estar licitats els contractes de concessió de servicis de totes les concessions estatals que continga, incloent-hi, si és el cas, els trànsits que la comunitat autònoma no haja acceptat, segons el que arreplega l'apartat 2.

En tot cas, l'Administració està obligada a iniciar els procediments de licitació dels contractes de concessió de servicis del nou mapa concessional en el termini màxim de 6 mesos des de la data en què s'aprove. Este termini es pot prorrogar una sola vegada per un període de 6 mesos més, si concorren circumstàncies excepcionals.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 105

Els nous contractes de concessió de servicis poden incloure trànsits que es troben afectats per contractes en vigor en el moment de la licitació, i en este cas el plec de clàusules administratives particulars ha d'incloure les prescripcions necessàries per a la incorporació d'estos trànsits al nou servici adjudicat des de la data en què finalitze el contracte preexistent.

4. En les concessions de servicis de transport regular de persones d'ús general atorgades o prorrogades després de l'entrada en vigor de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació de Transport Terrestre, quan s'haja superat el termini de duració del contracte i l'Administració no haja adjudicat un nou contracte de concessió de servicis, s'han d'aplicar les regles següents:

a) El concessionari pot continuar explotant el servici per un període màxim de 18 mesos a comptar de l'aprovació del mapa concessional o de la data de publicació de l'anunci de licitació, si és anterior a l'aprovació del mapa concessional.

b) Transcorregut el termini màxim de 18 mesos anterior, en cas que no s'haja adjudicat el nou contracte, la concessió prorrogada s'extingix, sense perjudi de la possibilitat de l'Administració d'adjudicar provisionalment el servici, de conformitat amb els sistemes d'adjudicació directa previstos en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, i en la normativa europea, durant el període imprescindible per a la licitació i adjudicació del nou contracte i, en cap cas, per temps superior a nou mesos.

c) Els expedients corresponents als nous contractes de concessió de servicis poden ser objecte de tramitació urgent, sempre que es complisquen els requisits exigits en l'article 119 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic.

Disposició transitòria tercera. Instruments de millora de la qualitat de la despesa en el finançament de les obligacions de servici públic ferroviàries.

1. Durant el temps que estiga vigent el contracte entre l'Administració General de l'Estat i la Societat Mercantil Estatal Renfe Viatgers, SME, SA, per a la prestació dels servicis públics de transport de viatgers per ferrocarril de Rodalia, Mitjana distància convencional, Alta velocitat mitjana distància (Avant) i Ample mètric, competència de l'Administració General de l'Estat, subjectes a obligacions de servici públic en el període 2018-2027, les comunitats autònomes, amb l'acord dels municipis afectats, abans del 30 de juny de cada any, poden sol·licitar al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible la modificació que implique una rebaixa de costos, la reducció o supressió d'un servici ferroviari declarat obligació de servici públic així com la implementació d'alternatives de gestió ferroviària més eficients que comporten un millor servici i, si és el cas, proposar la implantació d'uns servicis de mobilitat alternatius que suposen una millora en l'adaptació a les necessitats de les persones usuàries, continuïtat, regularitat, capacitat o preus.

Una vegada vençut el contracte entre l'Administració General de l'Estat i la Societat Mercantil Estatal Renfe Viatgers, SME, SA, per a les futures licitacions s'ha de valorar el nivell de servicis i el seu finançament públic de manera multimodal, i s'ha de considerar l'oferta de servicis per part d'altres modes competitiu les rutes dels quals se solapen.

2. La proposta de modificació, reducció o supressió d'un servici ferroviari ha d'anar acompanyada amb una anàlisi socioeconòmica i ambiental en què, com a mínim, es determinen els impactes socioeconòmics i ambientals que resultarien de la modificació, reducció o supressió del servici ferroviari en relació amb els quals generen els servicis de mobilitat alternatius que es proposen.

3. Si el servici sobre el qual se sol·licita la modificació, reducció o supressió afecta a diverses comunitats autònomes, totes han de manifestar la seua conformitat.

4. Si el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible considera justificada la proposta, pot participar en el finançament dels nous servicis proposats amb el límit del cost de compensació dels servicis que se suprimirien, descomptat l'import dels ingressos de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

En este cas, després del tràmit d'audiència a la Societat Mercantil Estatal Renfe Viatgers, SME, SA, es pot dur a terme una modificació del contracte esmentat en l'apartat

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 106

1 d'esta disposició transitòria pel procediment previst en el mateix contracte, en la qual s'ha de procurar mantindre l'equilibri econòmicofinancer del contracte, de manera que es tinga en compte les inversions pendents d'amortitzar i les al·legacions formulades per Renfe Viatgers, SME, SA.

De la mateixa manera, s'ha de donar tràmit d'audiència als administradors generals d'infraestructures titulars de les estacions afectades per la reducció o supressió de servicis a fi de valorar econòmicament el que comportaria esta mesura a l'efecte de cànon ferroviaris i amortitzacions pendents sobre inversions que s'hagen dut a terme per al manteniment dels servicis finançats.

A este efecte, els pressupostos generals de l'Estat de l'any següent han d'incloure la partida corresponent i s'ha de firmar un conveni amb la comunitat autònoma o comunitats autònomes afectades, per a comprometre este finançament per un termini màxim de 5 anys, prorrogables fins al final del contracte firmat entre l'AGE i Renfe.

5. El conjunt d'estes actuacions no ha de comportar en cap cas un augment global de la despesa pública.

Les persones ocupades per les empreses operadores de transport ferroviari de viatgers declarat obligació de servici públic de competència estatal que tinguen encomanades les funcions de control i inspecció de títols de transport de viatgers, en els actes de servici i en els actes motivats per estos, actuen com a personal habilitat i amb autoritat decisiva en relació amb l'exercici de les seues funcions de vigilància immediata de la possessió per part dels viatgers d'un títol vàlid de transport.

Estes persones han d'exercir les funcions inspectores corresponents i han de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents.

Disposició transitòria quarta. *Metodologies d'avaluació.*

Mentres no s'hagen aprovat les metodologies per a les avaluacions ex ante i ex post previstes en l'article 50, s'han d'utilitzar metodologies comunament emprades i reconegudes per a esta mena d'estudis.

Disposició transitòria quinta. *Avaluació d'actuacions finançades pel Mecanisme de recuperació i resiliència.*

La realització de l'avaluació ex ante de les infraestructures de transport estatals prevista en l'article 50 no és aplicable en el cas d'actuacions que vagen a ser finançades pels fons previstos pel Mecanisme per a la recuperació i resiliència, i en este cas, s'han d'avaluar els requisits exigits per la Comissió Europea per a la recepció dels fons i amb les metodologies que esta establisca, si és el cas.

Disposició transitòria sexta. *Actuacions en curs i actuacions incloses en convenis subscrits abans de l'entrada en vigor de la llei.*

1. L'anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental establert en l'article 51 no és preceptiu en el cas de les actuacions en les quals s'haja produït la licitació del contracte de servicis per a la redacció de l'estudi informatiu o del primer document requerit en la legislació sectorial vigent per a la seua realització. En el cas per encàrrec a un mitjà propi, estan excloses aquelles en les quals s'haja iniciat la tramitació de l'encàrrec esmentat.

2. La realització de l'avaluació ex ante prevista en els articles 51 i 52 no és preceptiva quan l'objectiu siga finalitzar actuacions completes amb obres ja iniciades o l'execució de les quals ja s'haja aprovat a la data de l'entrada en vigor de la present llei, i s'entén per actuació completa aquella amb plena funcionalitat i susceptible de ser entregada a l'ús públic.

3. En el cas d'actuacions amb projecte en redacció o aprovat a l'entrada en vigor d'esta llei, no és preceptiva l'avaluació ex ante prevista en els articles 51 i 52. Es considera que un projecte es troba en redacció sempre que s'haja produït la licitació del contracte de servicis a este fi en la data d'entrada en vigor d'esta llei, o bé s'haja iniciat la tramitació de l'encàrrec a un mitjà propi, si és el cas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 107

4. Esta avaluació tampoc és preceptiva en el cas de les actuacions incloses en convenis subscrits amb altres administracions o entitats abans de l'entrada en vigor de la llei, sempre que estos convenis mantinguen la seua vigència o es complisca alguna de les condicions dels apartats anteriors. Esta avaluació tampoc és preceptiva quan estos convenis es modifiquen sense suposar un augment dels compromisos en el finançament corresponents al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible o les entitats que en depenen, ni quan, fins i tot havent-hi un augment, les obres estiguen ja iniciades i el seu objectiu siga finalitzar una actuació completa.

5. Les actuacions que comporten un increment rellevant de capacitat o una modificació funcional operativa substancial contemplades en els plans directors dels aeroports d'interés general aprovats i no tramitats d'acord amb el Reial decret 1267/2018, d'11 d'octubre, pel qual es modifica el Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interés general i la seua zona de servei, en execució del que es disposa en l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de Mesures Fiscals, Administratives i de l'Orde Social, abans que s'incorporen en els documents de regulació aeroportuària corresponents, en el cas dels aeroports de la xarxa d'Aena, o que s'executen en la resta de casos, s'han de sotmetre a anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental i, quan siga procedent, a estudi de rendibilitat abans que s'aprove l'actuació corresponent.

Disposició transitòria setèima. Posada en funcionament del Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FMPJ).

L'inici d'actuacions del FECMO-FMPJ s'ha de produir amb l'entrada en vigor de la llei de pressupostos generals de l'Estat en la qual s'aprove el primer pressupost d'explotació i capital corresponent a este fons.

Disposició transitòria octava. Digitalització del document de control administratiu exigible per a la realització de transport públic de mercaderies per carretera i full de ruta exigible per a la realització de transport públic de persones per carretera.

1. El document de control administratiu exigible per a la realització de transport públic de mercaderies per carretera, regulat en l'Orde FOM/2861/2012, de 13 de desembre, ha de ser necessàriament digital deu mesos després de l'entrada en vigor d'esta llei.

2. El full de ruta regulat en l'Orde FOM/1230/2013, de 31 de maig, per la qual s'establixen normes de control en relació amb els transports públics de persones per carretera, ha de ser necessàriament digital deu mesos després de l'entrada en vigor d'esta llei.

Disposició transitòria novena. Instrument de planificació estratègica fins a l'elaboració del primer Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM).

Mentres no s'elabore l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat previst en l'article 22 d'esta llei, l'Estratègia de mobilitat segura, sostenible i connectada 2030 és l'instrument de planificació estratègica que constituïx el marc de referència plurianual de la política general d'infraestructures de transport i servicis de mobilitat i transport de competència estatal.

Disposició transitòria desena. Servicis ferroviaris traspassats a les comunitats autònomes.

La prestació dels servicis de transport de viatgers per ferrocarril de rodalia i regionals sobre la xarxa d'ample ibèric de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, de competència de les comunitats autònomes en el marc dels traspassos corresponents, i iniciada abans de l'entrada en vigor d'esta llei s'ha d'ajustar, amb caràcter transitori, a les regles següents:

a) Les relacions de servici públic establides originàriament entre l'Administració de l'Estat i Renfe Viatgers, SME, per mitjà de contractes atorgats entre el 24 de desembre de 2017 i el 2 de desembre de 2019 i actualment en vigor, continuen fins a l'expiració del seu termini.

b) Les relacions de servici públic diferents de les anteriors que deriven de procediments distints del procediment de licitació competitiva que estiguen vigents abans

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 108

de 24 de desembre de 2017 i que mantinguen la seua efectivitat a l'entrada en vigor d'esta llei han de tindre una duració limitada que no pot superar en cap cas el 24 de desembre de 2032, sense perjudi que l'administració titular del servici i l'entitat prestadora acorden procedir a la seua extinció abans d'esta data.

En el termini màxim de tres mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei, les administracions competents i les entitats prestadores dels servicis han de formalitzar per escrit les relacions de servici públic anteriorment descrites. El document de formalització ha de reflectir, en tot cas, el règim econòmic de la relació, els servicis prestats i els mitjans materials adscrits i el seu àmbit temporal.

Disposició derogatòria única.

Es deroguen totes les disposicions d'igual o inferior rang que s'oposen al que disposa esta llei i, en particular, les següents:

- a) La disposició addicional sèptima de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de Qualitat de l'Aire i Protecció de l'Atmosfera.
- b) Els articles 97 al 104, la disposició addicional quarta i la disposició addicional denovena de la Llei 2/2011, de 4 de març, d'Economia Sostenible.
- c) La disposició addicional sexta de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica.

Disposició final primera. *Modificació del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària.*

U. La disposició addicional primera del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, queda redactada així:

«Disposició addicional primera. *Referències normatives.*

Les referències normatives efectuades en altres disposicions al text articulat de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, s'entenen efectuades als preceptes corresponents del text refós que s'aprova.

En particular, les referències al Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible s'entén que es fan al Consell Superior de Trànsit i Seguretat Viària.»

Dos. Es modifica el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, en els termes següents:

1. Els capítols II i III del títol I del text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, queden redactats així:

«CAPÍTOL II

Consell Superior de Trànsit i Seguretat Viària

Article 8. *Composició i funcions.*

1. El Consell Superior de Trànsit i Seguretat Viària és l'òrgan de consulta i participació per a l'impuls i millora del trànsit i la seguretat viària i per a promoure la concertació de les diferents administracions públiques i entitats que desenvolupen activitats en estos àmbits, sense perjudi de les competències de les comunitats autònomes que hagen rebut el traspàs de funcions i servicis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

2. La presidència del Consell correspon al ministre de l'Interior, que representa l'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les ciutats de Ceuta i Melilla, les administracions locals, així com les fundacions, les associacions de víctimes, el sector social de la discapacitat, les associacions de prevenció d'accidents de trànsit i de foment de la seguretat viària i els centres d'investigació i organitzacions professionals, econòmiques i socials més representatives directament relacionades amb el trànsit i la seguretat viària.

3. El Consell funciona en ple, en comissió permanent, en comissions i en grups de treball.

4. En les comunitats autònomes que no hagen rebut el traspàs de funcions i servicis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor, i a les ciutats de Ceuta i Melilla existix una comissió del Consell. Així mateix, funciona una comissió del Consell per a l'estudi del trànsit i la seguretat viària en les vies urbanes.

Les comunitats autònomes que hagen rebut el traspàs de funcions i servicis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor poden establir els seus propis consells autonòmics de trànsit i seguretat viària.

5. El Consell Superior de Trànsit i Seguretat Viària exercix les funcions següents:

a) Informar i, si és el cas, proposar plans d'actuació conjunta en matèria de trànsit i seguretat viària per a complir les directrius del Govern o per a sotmetre-les a la seua aprovació. Estes propostes, que no són vinculants, han de considerar, en particular, la viabilitat tècnica i financera de les mesures que incloguen.

b) Assessorar els òrgans superiors i directius del Ministeri de l'Interior en esta matèria.

c) Emetre informes sobre els convenis o tractats internacionals sobre trànsit o seguretat viària abans de la prestació del consentiment de l'Estat per a obligar-se per estos.

d) Emetre informes o fer propostes, si és el cas, els projectes de disposicions generals que afecten el trànsit i la seguretat viària.

e) Emetre informes sobre la publicitat dels vehicles de motor.

f) Impulsar, per mitjà de les propostes corresponents, l'actuació dels diferents organismes, entitats i associacions que desenvolupen activitats en esta matèria.

g) Conèixer i informar sobre l'evolució de la sinistralitat viària a Espanya.

6. La composició, organització i funcionament del Consell s'han de determinar reglamentàriament. A este efecte, es poden crear consells territorials de seguretat viària. En tot cas, ha d'haver-hi un equilibri entre els col·lectius representats i entre els diferents sectors que representen.

CAPÍTOL III

Conferència Sectorial de Trànsit i Seguretat Viària

Article 9. *Conferència Sectorial de Trànsit i Seguretat Viària.*

1. Es crea la Conferència Sectorial de Trànsit i Seguretat Viària com a òrgan de cooperació entre l'Administració General de l'Estat i les administracions de les comunitats autònomes que hagen assumit competències per a la protecció de persones i béns i el manteniment de l'orde públic i que hagen rebut el traspàs de funcions i servicis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor. La conferència sectorial ha de desenvolupar una actuació coordinada en esta matèria, amb atenció als principis de lleialtat institucional i respecte recíproc en l'exercici de les competències atribuïdes a estes administracions.

2. La conferència sectorial ha d'aprovar el seu reglament intern, que regula la seua organització i funcionament.»

2. El títol del capítol I del títol II queda redactat així:

«CAPÍTOL I

Normes de comportament en la circulació»

3. L'article 12 queda redactat així:

«Article 12. *Obres i activitats prohibides.*

1. La realització d'obres, instal·lacions, col·locació de contenidors, mobiliari urbà o qualsevol altre element o objecte que estiga de manera permanent o provisional en les vies i siga objecte d'esta llei necessita autorització prèvia del titular d'estes vies i es regix pel que disposen la normativa de carreteres i les normes municipals. Les mateixes prescripcions són aplicables a la interrupció de les obres per raó de les circumstàncies o característiques especials del trànsit que es pot dur a efecte a petició de l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit.

Així mateix, la realització d'obres en les vies s'ha de comunicar abans d'iniciar-les a l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit o, si és el cas, a l'autoritat autonòmica o local responsable, que, sense perjuí de les facultats de l'òrgan competent per a l'execució de les obres, ha de dictar les instruccions que siguin procedents en relació a la regulació, ordenació, gestió i vigilància del trànsit, tenint en compte el calendari de restriccions a la circulació i les que es deriven d'altres autoritzacions.

Les infraccions al que disposa este apartat, així com la realització d'obres en la carretera sense senyalització o amb senyalització que no s'atinga a la reglamentació tècnica específica, se sancionen en la forma prevista en la normativa de carreteres, sense perjuí de la normativa municipal sancionadora.

2. Es prohibix llançar, depositar o abandonar sobre la via objectes o matèries que entorpisquen o facen perillosos la lliure circulació, parada o estacionament, que deterioren la via o les instal·lacions, o produïsquen en la via o en els voltants efectes que modifiquen les condicions apropiades per a circular, parar o estacionar.

3. Qui haja creat algun obstacle o perill sobre la via, ha de fer-lo desaparèixer al més prompte possible, i adoptar entretant les mesures necessàries perquè altres usuaris puguin advertir-lo i perquè no es dificulte la circulació.

4. Es prohibix llançar a la via o en els voltants qualsevol objecte que pugui donar lloc a la producció d'incendis o, en general, posar en perill la seguretat viària.

5. Es prohibix l'emissió de perturbacions electromagnètiques, sorolls, gasos i altres contaminants en les vies objecte d'esta llei, en els termes que es determine reglamentàriament.

6. Es prohibix carregar els vehicles de manera diferent al que es determine reglamentàriament.

7. No poden circular per les vies objecte d'esta llei els vehicles amb nivells d'emissió de soroll superiors als que s'establixen reglamentàriament, els que emeten gasos o fums en valors superiors als límits establits, ni els que han sigut objecte d'una reforma d'importància no autoritzada. Tots els conductors de vehicles estan obligats a col·laborar en les proves reglamentàries de detecció que permeten comprovar les possibles deficiències indicades.

8. En cas que se celebren activitats o esdeveniments organitzats amb finalitats recreatives, turístiques o tradicionals, en els quals no hi ha competició esportiva, però que requereixen l'ocupació total o parcial de la via per al seu desenvolupament, i, per tant, interferixen en la fluïdesa i seguretat ordinària de la circulació de la via, els promotors o organitzadors han de comunicar-ho, amb una antelació mínima de deu dies hàbils respecte a la seua data de celebració, a l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit o, si és el cas, a l'autoritat autonòmica o local responsable en matèria de seguretat viària, perquè este organisme pugui estimar si és procedent

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 111

que se celebren en el moment indicat, a la vista de l'afecció que provoca i el calendari de restriccions a la circulació i, si és el cas, dictar les instruccions que corresponguen en relació a la regulació, ordenació, gestió i vigilància del trànsit. Els organitzadors són responsables de comunicar, per mitjans telemàtics, l'inici i el final de l'ús excepcional de la via a l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit, perquè es publiqui en el Punt d'accés nacional en matèria de trànsit.

Així mateix, quan es tracte de la celebració d'altres activitats o esdeveniments el desenvolupament dels quals no implique ocupació de les vies, però sí que generen un nombre de desplaçaments anormalment elevats que afecten la fluïdesa i seguretat ordinària de les vies, els promotors o organitzadors també tenen l'obligació de comunicar-ho a l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit o, si és el cas, a l'autoritat autonòmica o local responsable en matèria de seguretat viària abans que inicien, perquè estes autoritats definisquen, si escau, la regulació, ordenació, gestió i vigilància del trànsit específica a executar.»

4. S'incorporen al final de l'apartat 1 de l'annex VI les dades següents:

- «— Classe per emissions de CO 2 [s'aplica a vehicles pesats].
- Data de reclassificació.
- CO 2 en g/tkm [s'aplica a vehicles pesats].
- Massa màxima en càrrega tècnicament admissible del vehicle [s'aplica a vehicles pesats].»

5. L'apartat quatre incorpora a l'ordenament espanyol l'article 3 de la Directiva (UE) 2022/362, del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, per la qual es modifiquen les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE i (UE) 2019/520, pel que respecta a l'aplicació de gravàmens als vehicles per la utilització de determinades infraestructures.

6. Es modifica la lletra b) de l'apartat 2 de la disposició final segona, que queda redactada de la manera següent:

«2. Així mateix, s'habilita específicament el Govern:

- a) Per a modificar els conceptes bàsics continguts en l'annex I d'acord amb la variació de les seues definicions que es produïska en l'àmbit d'acords i convenis internacionals amb transcendència a Espanya.
- b) Per a modificar l'annex II i l'annex relatiu al quadro de llindars d'emissió per a identificar a un vehicle com a gran emissor en funció de la tipologia del vehicle.»

Disposició final segona. *Modificació del Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals.*

S'introdueixen les modificacions següents en el text refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març:

U. S'addiciona una lletra v) a l'apartat 3 de l'article 20, amb la redacció següent:

- «v) En les zones de baixes emissions, la circulació de vehicles que superen els límits o categories màximes que s'hagen establert per a circular per estes.»

Dos. Es modifica l'apartat 1 de l'article 24, que queda redactat de la manera següent:

«1. L'import de les taxes previstes per la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic local s'ha de fixar d'acord amb les regles següents:

- a) Amb caràcter general, s'ha de prendre com a referència el valor que tindria en el mercat la utilitat derivada d'esta utilització o aprofitament, si els béns afectats no són de domini públic. A tal fi, les ordenances fiscals poden assenyalar en cada

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 112

cas, atesa la naturalesa específica de la utilització privativa o de l'aprofitament especial de què es tracte, els criteris i paràmetres que permeten definir el valor de mercat de la utilitat derivada.

En els supòsits d'aprofitament especial del domini públic local per mitjà de la circulació en zones de baixes emissions de vehicles que superen els límits o categories màximes de lliure circulació, es pot utilitzar com a valor de referència de mercat el cost que hauria hagut d'abonar el vehicle si haguera estacionat en un aparcament públic en lloc de circular per la zona qualificada de baixes emissions.

b) Quan s'utilitzen procediments de licitació pública, l'import de la taxa està determinat pel valor econòmic de la proposició sobre la qual recau la concessió, autorització o adjudicació.

c) Quan es tracte de taxes per utilització privativa o aprofitaments especials constituïts en el sòl, subsol o volada de les vies públiques municipals, a favor d'empreses explotadores de servicis de subministraments que siguin d'interés general o afecten la generalitat o una part important del veïnat, l'import d'estes ha de consistir, en tot cas i sense cap excepció, en l'1,5 per cent dels ingressos bruts procedents de la facturació que obtenyen anualment en cada terme municipal les empreses esmentades.

A este efecte, s'inclouen entre les empreses explotadores d'estos servicis les empreses distribuïdores i comercialitzadores d'estos.

No s'inclouen en este règim especial de quantificació de la taxa els servicis de telefonia mòbil.

Este règim especial de quantificació s'aplica a les empreses a què es referix este paràgraf c), tant si són titulars de les xarxes corresponents a través de les quals s'efectuen els subministraments com si són titulars de drets d'ús, accés o interconnexió a estes, tot i que no siguin titulars d'estes xarxes.

A l'efecte del que disposa este paràgraf, s'entén per ingressos bruts procedents de la facturació els que siguin imputables a cada entitat i esta els haja obtingut com a contraprestació pels servicis prestats en cada terme municipal.

No s'inclouen entre els ingressos bruts, a este efecte, els impostos indirectes que graven els servicis prestats ni les partides o quantitats cobrades per compte de tercers que no constituïsquen un ingrés propi de l'entitat a la qual s'aplique este règim especial de quantificació de la taxa. Així mateix, no s'inclouen entre els ingressos bruts procedents de la facturació les quantitats percebudes pels servicis de subministrament que vagin a ser utilitzats en aquelles instal·lacions que es troben inscrites en la secció 1a o 2a del Registre administratiu d'instal·lacions de producció d'energia elèctrica dependent de la Direcció General de Política Energètica i Mines, com a matèria primera necessària per a la generació d'energia susceptible de tributació per este règim especial.

Les empreses que empren xarxes alienes per a efectuar els subministraments han de deduir dels seus ingressos bruts de facturació les quantitats satisfetes a altres empreses en concepte d'accés o interconnexió a les seues xarxes. Les empreses titulars d'estes xarxes han de computar les quantitats percebudes per este concepte entre els seus ingressos bruts de facturació.

L'import derivat de l'aplicació d'este règim especial no pot repercutir en les persones usuàries dels servicis de subministrament a què es referix este paràgraf c).

Les taxes regulades en este paràgraf c) són compatibles amb altres taxes que s'establisquen per a prestar servicis o exercir activitats de competència local, de les quals les empreses a què es referix este paràgraf c) han de ser subjectes passius conforme al que s'establix en l'article 23.1 b) d'esta llei; està exclosa, pel pagament d'esta taxa, l'exacció d'altres taxes derivades de la utilització privativa o l'aprofitament especial constituït en el sòl, subsol o volada de les vies públiques municipals.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 113

Tres. Es modifica la disposició addicional quinta, amb la finalitat d'adaptar-la al règim de finançament de les entitats locals previst en esta llei:

«Els pressupostos generals de l'Estat de cada any han d'incloure crèdit destinat a l'aportació al Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible (FECMO-FMPJ) previst en l'article 56 de la Llei de Mobilitat Sostenible.

Les subvencions a les entitats locals que tinguen al seu càrrec el servei urbà col·lectiu de transport s'imputen al fons esmentat en els termes arrellegats en la llei de mobilitat sostenible indicada.»

Disposició final tercera. *Modificació del text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre.*

L'apartat 1 de l'article 85 del text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, queda redactat així:

«1. Dins del respecte a les lleis, els convenis col·lectius poden regular matèries d'índole econòmica, laboral, sindical i, en general, totes les altres que afecten les condicions d'ocupació i l'àmbit de relacions dels treballadors i les seues organitzacions representatives amb l'empresari i les associacions empresarials, inclosos procediments per a resoldre les discrepàncies sorgides en els períodes de consulta previstos en els articles 40, 41, 47 i 51; els laudes arbitralis que es dicten a este efecte tenen la mateixa eficàcia i tramitació que els acords en el període de consultes, i són susceptibles d'impugnació en els mateixos termes que els laudes dictats per a la solució de les controvèrsies derivades de l'aplicació dels convenis.

Sense perjudi de la llibertat de les parts per a determinar el contingut dels convenis col·lectius, en la negociació d'estos existix, en tot cas, el deure de negociar mesures dirigides a promoure la igualtat de tracte i d'oportunitats entre dones i hòmens en l'àmbit laboral o, si és el cas, plans d'igualtat amb l'abast i contingut previstos en el capítol III del títol IV de la Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i hòmens.

Igualment, a través de la negociació col·lectiva s'han de negociar protocols d'actuació que arrelleguen mesures de prevenció de riscos específicament referides a l'actuació enfront de catàstrofes i altres fenòmens meteorològics adversos.

Així mateix, hi ha el deure de negociar mesures per a promoure l'elaboració de plans de mobilitat sostenible al treball amb l'abast i contingut previstos en la Llei de Mobilitat Sostenible, orientats a buscar solucions de mobilitat que contemplen l'impuls del transport col·lectiu, la mobilitat de baixes emissions, la mobilitat activa i la mobilitat compartida o col·laborativa, de cara a aconseguir els objectius de qualitat de l'aire i reducció d'emissions, així com a evitar la congestió i previndre els accidents en els desplaçaments al treball.»

Disposició final quarta. *Modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres.*

La Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, queda modificada en els termes següents:

U. L'article 9 queda redactat en els termes següents:

«Article 9.

1. La Conferència Sectorial de Transports ha de promoure i facilitar l'exercici coordinat de les potestats públiques de les administracions de l'Estat i de les comunitats autònomes en matèria de transports i mobilitat, i ha d'assegurar el manteniment d'un sistema comú de transports en tota la nació. D'acord amb el que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 114

disposa l'article 147 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic, ha d'estar constituïda pel membre del Govern que, en representació de l'Administració General de l'Estat, siga competent en matèria de transports, i pels membres corresponents dels consells de Govern, en representació de les comunitats autònomes i de les ciutats de Ceuta i Melilla.

2. La Conferència Sectorial de Transports es regix pel que disposen els articles 147 i següents de la Llei 40/2015.

Qualsevol modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, ha de respectar les competències en matèria de transports atribuïdes a les comunitats autònomes pels seus estatuts d'autonomia.»

Dos. Les referències a la Conferència Nacional de Transports arrellegades en l'article 10 s'entén que es fan a la Conferència Sectorial de Transports.

Tres. L'article 11 queda redactat en els termes següents:

«Article 11.

1. A fi de dur a terme la coordinació immediata i ordinària de les competències estatals i autonòmiques, es crea la Comissió de Directors Generals de Transport Terrestre, integrada pels titulars de les direccions generals competents en matèria de transport terrestre de les comunitats autònomes i ciutats de Ceuta i Melilla. La Comissió la presidix el director general de Transport Terrestre de l'Administració de l'Estat, i es reunit almenys quatre vegades a l'any.

Quan la naturalesa dels assumptes a tractar ho requerisca, es poden incorporar a la Comissió els titulars d'altres direccions generals de les administracions esmentades.

2. La Comissió de Directors Generals de Transport terrestre actua com a òrgan ordinari de coordinació tècnica i administrativa en matèria de transports terrestres, entre les diferents administracions públiques, i delibera sobre tots els assumptes de competència dels seus membres que afecten el funcionament adequat del sistema de transports.

Així mateix, esta Comissió actua com a òrgan de suport i de discussió prèvia de la Conferència Sectorial de Transports, la qual pot delegar-li el coneixement dels assumptes de la seua competència.

La Comissió de Directors Generals pot crear les subcomissions i grups de treball que siguen necessaris.»

Quatre. L'apartat 2 de l'article 42 queda redactat així:

«Article 42.

2. Malgrat el que disposa el punt anterior, no cal l'obtenció prèvia d'autorització per a realitzar les modalitats de transport següents:

a) Transport de viatgers o mercaderies realitzat en vehicles la velocitat màxima autoritzada dels quals no supere els 40 quilòmetres per hora, llevat que reglamentàriament es fixe un llindar menor.

b) Transport realitzat en vehicles que porten units de manera permanent màquines o instruments com ara els que es destinen a grups electrògens, grues d'elevació, equips de sondeig, etc., si estes màquines o instruments constituïxen l'ús exclusiu del vehicle. Esta exempció inclou el transport a bord d'estos vehicles de les peces, ferramentes o altres utensilis que siguen necessaris per al funcionament correcte de la màquina o equip o la prestació adequada dels servicis a què es troben destinats.

c) A més, es pot exonerar reglamentàriament de l'obligació de comptar amb autorització els qui practiquen exclusivament altres formes de transport que tinguen una escassa incidència en el mercat de transport, a causa de la naturalesa de la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 115

mercaderia transportada, de les curtes distàncies recorregudes o de la xicoteta capacitat de càrrega dels vehicles en què es facen.»

Cinc. L'article 62 queda redactat així:

«Article 62.

1. Els transports per carretera es classifiquen, segons la seua naturalesa, en públics i privats.

2. Són transports públics aquells que es duen a terme per compte d'altri per mitjà de retribucions econòmiques.

3. Són transports privats aquells que es duen a terme per compte propi, bé siga per a satisfer necessitats particulars, bé com a complement d'altres activitats principals dutes a terme per empreses o establiments del mateix subjecte, i directament vinculats al desenvolupament d'estes activitats.

Els servicis de mobilitat col·laborativa, entesos com aquells que s'efectuen a títol no onerós, excepte per la compartició de despeses, en els quals diversos usuaris compartixen un vehicle de turisme en un mateix viatge, es consideren transports privats particulars. En estos servicis, els usuaris es poden posar en contacte a través d'una plataforma d'intermediació, i les empreses que fan esta activitat d'intermediació poden fer-ho a títol onerós. Amb la finalitat de delimitar els supòsits en els quals la contraprestació rebuda pel conductor o conductora puga implicar la realització d'un transport públic, es pot establir reglamentàriament un barem de costos per a estos servicis de mobilitat col·laborativa.»

Sis. L'article 64 queda redactat així:

«Article 64.

1. Els transports públics de viatgers per carretera poden ser regulars, discrecionals i a demanda:

Són transports regulars els que s'efectuen dins d'itineraris preestablits, i amb subjecció a calendaris i horaris prefixats.

Són transports discrecionals els que es duen a terme sense subjecció a itinerari, calendari ni horari preestablert.

Són transports a demanda els que es presten amb la sol·licitud prèvia de l'usuari, poden estar subjectes o no a un itinerari, calendari i horari prefixat, i s'exercixen en el marc d'un contracte del sector públic.

2. Els transports públics de mercaderies per carretera tenen en tot cas la consideració de discrecionals, encara que es produísca una reiteració d'itinerari, calendari o horari.»

Set. L'article 70 queda redactat així:

«Article 70.

1. La prestació dels servicis regulars permanents de transport de viatgers d'ús general l'ha de precedir l'acord corresponent i fundat del Consell de Ministres sobre l'establiment o creació d'estos servicis, el qual s'ha d'acompanyar amb l'aprovació del projecte de prestació corresponent.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 116

Huit. L'article 71 queda redactat així:

«Article 71.

Els transports públics regulars de viatgers d'ús general tenen el caràcter de servicis públics de titularitat de l'Administració, i els pot utilitzar, sense cap discriminació, qualsevol persona que vulla en les condicions establides en esta llei i en les normes dictades per a la seua execució i desplegament.

Com a regla general, la prestació dels servicis públics esmentats els du a terme l'empresa a la qual l'Administració adjudique el contracte de concessió de servicis corresponent. No obstant això, l'Administració pot optar per la gestió directa d'un servici quan estime que és més adequat a l'interés general en funció de la seua naturalesa i característiques.

En el que no preveuen esta llei ni la reglamentació de la Unió Europea relativa als servicis públics de transport de viatgers per carretera o les normes reglamentàries dictades per a l'execució i desplegament d'estes disposicions, la prestació d'estos servicis de transports es regix per les regles establides en la legislació general sobre contractació del sector públic que siguen d'aplicació.

En el cas que el contracte adopte la forma de contracte de servicis, s'ha d'adjudicar segons els procediments establits en la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, i la seua normativa de desplegament.»

Nou. L'article 72 queda redactat així:

«Article 72.

1. A fi de garantir la cohesió territorial, els contractes de concessió dels servicis públics de transport regular de viatgers d'ús general els adjudica l'Administració amb caràcter exclusiu, i no se'n poden atorgar altres que cobrisquen trànsits coincidents, excepte en els supòsits que s'exceptuen reglamentàriament per raons fundades d'interés general o quan en el plec del contracte es fixen limitacions a esta regla general, es detallen els trànsits existents o previstos que no es presten en exclusiva i que han de ser aprovats pel Consell de Ministres.

En conseqüència, amb caràcter general, els nous servicis que es creen no poden incloure trànsits que ja es troben atesos per altres preexistents.

Tampoc és procedent l'establiment d'un nou servici quan l'escassa entitat dels nuclis de població que ha d'atendre i la seua proximitat geogràfica amb els que ja són atesos per un altre servici no permeten definir un trànsit significativament distint.

2. Per al que assenyalava el punt anterior, els trànsits constitutius de cada servici estan determinats per la relació de localitats o nuclis de població diferenciats entre els quals es realitza el transport, en què fan parada els vehicles perquè pugen i baixen els viatgers que es desplacen entre les parades.

Únicament s'han de tindre en compte, a l'efecte de l'apreciació de possibles coincidències, les parades dels servicis preexistents entre les quals estiguen autoritzats trànsits en el moment en què s'inicie la tramitació del nou servici.»

Deu. L'article 133 queda redactat així:

«Article 133.

1. L'activitat de lloguer de vehicles sense conductor poden realitzar-la lliurement totes les empreses que complisquen les obligacions que, per raons d'índole fiscal, social i laboral o de seguretat ciutadana o viària, els imposa la legislació reguladora d'estes matèries.

L'activitat consistent en la utilització concatenada i intensiva d'un vehicle llogat sense conductor per un nombre indeterminat de persones usuàries dins d'una zona

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 117

de servici determinada, el qual està disponible per a l'ús mitjançant aplicacions mòbils, constituïx una modalitat de lloguer sense conductor.

2. Fora dels supòsits de col·laboració previstos en esta llei, els titulars d'autoritzacions de transport únicament poden desenvolupar la seua activitat per mitjà de vehicles cedits o arrendats per uns altres, quan estos vehicles estiguen exclusivament dedicats al lloguer sense conductor per part del seu titular, que ha de ser una empresa professionalment dedicada a esta activitat.»

Disposició final quinta. *Modificació de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres.*

La Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, queda modificada en els termes següents:

L'apartat 1 de l'article 15 queda redactat en els termes següents:

«1. Amb caràcter previ a l'aprovació de qualsevol estudi o projecte sobre actuacions arreglades en l'annex II de la Llei de Mobilitat Sostenible i sempre que el seu import total estimat, sense incloure IVA, siga superior als que s'indiquen en este annex, s'ha de dur a terme un estudi de rendibilitat en el qual quede suficientment acreditat que l'execució és procedent i que no hi ha alternatives més econòmiques i eficients, i que ha de servir per a la prioritització de l'actuació en relació amb la resta d'actuacions incloses en el mateix programa.

Este estudi de rendibilitat es considera equivalent a l'estudi previst en l'article 52 de la Llei de Mobilitat Sostenible, i ha d'incorporar els elements que esta preveu.

En qualsevol cas, també és preceptiva la realització d'una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental de l'actuació en els casos previstos en l'article 51 de la Llei de Mobilitat Sostenible.»

Disposició final sexta. *Modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.*

La Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari queda modificada en els termes següents:

U. L'apartat 1 de l'article 5 queda redactat en els termes següents:

«1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer pública l'estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la Xarxa Ferroviària d'Interés General destinada a satisfer les necessitats futures de mobilitat. Esta estratègia, que cobrix un període temporal de, almenys, cinc anys, és renovable, estableix un marc general de prioritats i financer i està basada en l'eficiència econòmica i social i en el finançament sostenible del sistema ferroviari, ha de tindre en compte, si és el cas, les necessitats globals de la Unió Europea. S'ha d'establir després de la tramitació del procediment en el qual, en els termes que s'establisquen reglamentàriament, es dona audiència a les administracions públiques autonòmiques i locals afectades i a la resta d'interessats.

L'estratègia s'ha de realitzar des d'una perspectiva intermodal per a garantir l'optimització dels recursos invertits i la seua assignació eficient entre modes de transport que proporcionen una cobertura adequada de transport públic en tot el territori.

Així mateix, l'estratègia indicativa ha de ser coherent amb l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM) previst en la Llei de Mobilitat Sostenible i s'ha d'adequar a les condicions que s'hi estableixen.

No obstant això, esta intermodalitat ha de tindre en compte el dèficit històric en la inversió en línies de ferrocarril convencional i el seu ús compatible amb les mercaderies, així com el paper essencial que juga el ferrocarril convencional en la vertebració de l'Espanya buidada.

Per raons d'interés general, i mentres s'aconsegueixen els objectius de neutralitat climàtica que estableix el Pla nacional integrat d'energia i clima 2021-2030 en l'horitzó 2050, s'ha de garantir el manteniment i la millora de les infraestructures existents que es troben afectes al servei ferroviari, així com la modernització de les línies de tren convencional i s'ha de millorar la inversió en rodalia ferroviària i, si és el cas, la construcció de noves infraestructures de comunicació amb la finalitat de garantir l'accessibilitat i connectivitat territorial.

Esta estratègia indicativa s'ha de sotmetre a l'informe del Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Reglamentàriament s'han de delimitar els supòsits en què, per raons d'interés general i social, es poden aprovar inversions no previstes en l'estratègia indicativa, així com la revisió d'esta. En estos casos, és preceptiu l'informe del Consell Assessor de Transports i Mobilitat Sostenible.»

Dos. L'apartat 2 de l'article 5 queda redactat en els termes següents:

«2. Correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, oïts els administradors d'infraestructures i les comunitats autònomes afectades, la planificació i l'establiment o la modificació de les línies ferroviàries o els seus trams, d'estacions de transport de viatgers i de terminals de transport de mercaderies, integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, segons els principis que estableixca l'estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de les infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interés General.»

Tres. L'apartat 3 de l'article 5 queda redactat en els termes següents:

«3. Per a l'establiment d'una línia o tram, estació de transport de viatgers o terminal de transport de mercaderies integrant de la Xarxa Ferroviària d'Interés General, o la seua modificació significativa des del punt de vista del traçat o de les seues condicions funcionals o d'explotació, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'aprovar un estudi informatiu, d'acord amb el que preveu esta llei i la normativa reglamentària que la desplegue.

L'estudi informatiu comprén l'anàlisi i la definició, tant en aspectes geogràfics, que han de tindre en compte, entre altres, la integració de la infraestructura en el territori, especialment en el seu pas per nuclis urbans, com funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada i, si és el cas, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada, selecció que ha de tindre en compte la funcionalitat present i futura de les infraestructures entre els criteris a considerar. Si és el cas, l'estudi informatiu ha d'incloure l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades amb el contingut previst en la legislació ambiental i ha de constituir el document bàsic a l'efecte de l'avaluació ambiental corresponent prevista en la legislació ambiental.

Prèviament a la redacció de l'estudi informatiu prevista en l'apartat 4 d'este article, s'ha de fer un estudi de viabilitat que incloga una anàlisi prèvia d'alternatives i que considere també les de tipus estratègic i l'alternativa de mantindre la situació existent, així com un estudi de la demanda i una anàlisi cost-benefici, tot això, com a ajuda a la presa de decisions sobre l'execució de l'actuació des del punt de vista socioeconòmic. Esta avaluació s'entén equivalent a l'anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental previst en l'article 51 de la Llei de Mobilitat Sostenible, i ha d'incorporar els elements que s'hi preveuen. L'estudi de viabilitat ha de sotmetre's a l'informe del Consell Assessor de Transports i Mobilitat Sostenible. Reglamentàriament s'ha de determinar el contingut d'este estudi.

Així mateix, l'estudi informatiu ha d'incloure un estudi de rendibilitat econòmic, social, ambiental i, si és el cas, financera de les alternatives que s'hi presenten segons el que preveu l'article 52 de la Llei de Mobilitat Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 119

Sense perjudi del que establisca la legislació ambiental, la redacció d'un estudi informatiu no és preceptiva quan es tracte d'obres de reposició, de conservació, de condicionament de traçat, d'exemples de plataforma o de desdoblaments de via sobre esta, electrificació, senyalització i, en general, les que no comporten una modificació substancial del traçat de les línies existents. A este efecte, s'entén per traçat d'una línia o tram de línia una franja de terreny les dimensions del qual s'han de determinar reglamentàriament. Tampoc és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu per a establir estacions de transport de viatgers de rodalia i baixadors i terminals de transport de mercaderies de grandària reduïda, segons es determine reglamentàriament.

La realització d'una avaluació ex ante en els termes previstos en els articles 51 i 52 de la Llei de Mobilitat Sostenible és preceptiva també per a les actuacions que es troben dins de les previsions de l'annex II de la Llei esmentada i no requereixen estudi informatiu.»

Quatre. L'apartat 2 de l'article 6 queda redactat en els termes següents:

«Article 6.

2. L'aprovació del projecte bàsic o el de construcció de línies ferroviàries, trams de línia, estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies o de modificació de les preexistents que requereixca la utilització de nous terrenys comporta la declaració d'utilitat pública o interès social, la necessitat d'ocupació i la declaració d'urgència, a l'efecte de l'expropiació forçosa d'aquells terrenys en els quals s'haja de construir la línia, el tram, l'estació de transport de viatgers o la terminal de transport de mercaderies, o que siguin necessaris per a modificar les preexistents, segons el que preveu la legislació expropiatòria.

En el cas que hagen de ser afectats servicis, instal·lacions de servicis, accessos o vies de comunicació, es pot optar per l'expropiació o per la reposició. En este últim supòsit, la titularitat d'estos servicis o vies reposats, així com les responsabilitats i obligacions derivades del seu funcionament, manteniment i conservació, corresponen al titular originari. Per via reglamentària s'ha de regular l'audiència del titular en el procediment corresponent, la seua intervenció en la recepció de les obres realitzades per a la reposició i el règim de responsabilitat, que continua sent, en tot cas, del titular originari, excepte si hi ha un acord exprés en contra.

Els titulars de béns o instal·lacions per a la prestació de servicis d'interès general que impedisquen o entorpisquen significativament l'execució d'estes obres estan obligats a retirar-los o a fer-ne una modificació total i efectiva en el termini màxim de sis mesos a partir de la sol·licitud de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries. El cost de la retirada o modificació l'ha d'abonar l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, excepte quan els béns o instal·lacions estiguen situats en les zones de limitació a la propietat, en virtut d'una autorització en la qual s'establisca l'obligació del titular de retirar-los a càrrec seu quan les necessitats dels administradors d'infraestructures ferroviàries ho requereixquen.

Alternativament, durant el termini de dos mesos des d'esta sol·licitud, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries pot convindre amb els titulars de béns o instal·lacions afectades que les actuacions necessàries les duga a terme este Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

En tots els casos, si la inactivitat o tardança en la retirada o modificació impedeixen l'inici o la continuïtat de les obres d'infraestructures ferroviàries que els afecten, el requeriment efectuat ha de tindre els efectes de resolució administrativa de l'administrador d'infraestructures notificada a l'efecte d'imposició de multes coercitives, conforme al que es disposa en la legislació estatal sobre règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú. L'import d'estes

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 120

multes és del deu per cent del pressupost de licitació de les unitats d'obra afectades, i es poden imposar amb periodicitat mensual fins a un màxim de deu.

Si ha transcorregut el termini de sis mesos indicat en el tercer paràgraf d'este apartat i el titular no ha fet la modificació necessària, total i efectiva, ni hi ha hagut un acord amb l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries perquè este l'execute o per a fixar el cost d'esta intervenció, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries pot procedir de manera subsidiària a fer les modificacions de servicis, béns o instal·lacions afectades, amb independència de les responsabilitats civils per perjudis i sobre costos de l'obra i de la imposició, si és el cas, de les multes coercitives al fet que pertoque. En cas d'execució subsidiària no es poden imposar simultàniament multes coercitives.

En els dos supòsits, i sense perjudi de la formalització de lliurament de la documentació legal i tècnica descriptives de l'actuació de modificació de servicis realitzada, la titularitat i el servici restituïts passen de manera plena al titular del servici existent que s'haja modificat, amb efecte des de la data que s'indique en la notificació que realitze l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries a este efecte, i sense que esta actuació pugua donar lloc a cap dret ni indemnització a favor del titular esmentat.»

Cinc. L'apartat 4 de l'article 6 queda redactat en els termes següents:

«Article 6.

4. Els administradors d'infraestructures ferroviàries poden, per mitjà de convenis de col·laboració, encomanar a altres administracions públiques territorials, entitats de dret públic i societats vinculades, participades o dependents d'estes administracions, les facultats corresponents a la contractació d'obres ferroviàries en la Xarxa Ferroviària d'Interés General. L'encàrrec no pot comprendre, en cap cas, l'aprovació del projecte de construcció, ni afectar les funcions de supervisió i recepció de l'obra.

Així mateix, en el cas d'execució d'obres ferroviàries que formen part d'actuacions d'integració ferroviària en sòl urbà o urbanitzable, els administradors d'infraestructures ferroviàries poden subscriure convenis amb altres administracions públiques, entitats de dret públic i societats vinculades, participades o dependents d'estes administracions, per a executar i finançar estes actuacions amb la finalitat comuna de desenvolupar àmbits urbans sostenibles amb una millor mobilitat i equipaments al servici de la ciutadania.»

Sis. S'afig un nou paràgraf a l'article 7.3, amb la redacció següent:

«3. [...].

L'execució d'obres o actuacions de construcció, reparació o conservació de línies ferroviàries, de trams de línia o d'altres elements de la infraestructura amb consideració d'obres d'interés general segons este article, no es poden suspendre cautelarment per cap altra administració pública en l'exercici de les competències que els corresponguen. Les mesures cautelars només les poden adoptar els òrgans jurisdiccionals competents.»

Set. S'afig un nou paràgraf a l'article 7.4, amb la redacció següent:

«4. [...].

Cap administració pública, llevat dels casos previstos en la normativa ferroviària, pot acordar la suspensió de les activitats vinculades al trànsit ferroviari. Les mesures cautelars només les poden adoptar els òrgans jurisdiccionals competents.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 121

Huit. S'afig un apartat 8 a l'article 59, amb la redacció següent:

«8. Quan es tracte d'un servici subjecte a obligació de servici públic que ja s'estava prestant, i en els casos en què els treballadors, en l'exercici del dret que tenen atribuït, hi accedisquen, el nou adjudicatari s'ha de subrogar en la relació laboral dels empleats de l'anterior contractista per a cobrir la dotació mínima assenyalada en els plecs de licitació o, en el cas d'adjudicació directa, en la mateixa autorització.»

Nou. S'afig una disposició addicional vint-i-novena, que queda redactada en els termes següents:

«1. Es declaren contraris a l'interés general els actes i acords que infringisquen les normes compreses en el capítol II del títol II d'esta llei, i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries pot impugnar-los directament davant dels òrgans de l'orde jurisdiccional contenciós administratiu, amb petició expressa de suspensió. El Tribunal s'ha de pronunciar sobre esta suspensió en el primer tràmit següent a la petició d'esta.

2. Sense perjudi del que disposa l'apartat anterior i d'acord amb el procediment previst en l'art. 67 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local, el delegat del Govern, a instàncies del secretari d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, pot suspendre els actes i acords adoptats per les entitats locals que suposen una infracció manifesta del que disposa el capítol II del títol II d'esta llei.»

Deu. S'afig una disposició transitòria onzena bis, que queda redactada en els termes següents:

«Disposició transitòria onzena bis. *Informe del Consell Assessor per als estudis informatius en tramitació.*

Els estudis informatius en tramitació en la data d'entrada en vigor d'esta disposició transitòria que no compten amb un estudi de viabilitat previ han de sotmetre's a l'informe del Consell Assessor.»

Disposició final sèptima. *Modificació de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014.*

S'introduïx una disposició addicional cinquanta-sèptima en la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, amb la redacció següent:

«Disposició addicional cinquanta-sèptima. *Revisió d'actes en els procediments d'adjudicació de contractes regits pel Reglament (CE) núm. 1370/2007, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els servicis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i pel qual es deroguen els reglaments (CEE) núm. 1191/69 i (CEE) núm. 1107/70, del Consell.*

La regulació que contenen els capítols IV i V del títol I del llibre primer d'esta llei i la normativa de desplegament és directament aplicable als contractes de servici públic de transport de viatgers regulats en el Reglament (CE) núm. 1370/2007, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els servicis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 122

Disposició final octava. *Títol competencial.*

1. Esta llei es dicta conjuntament a l'empara de les competències exclusives de l'Estat previstes en l'article 149.1.1a de la Constitució espanyola, de regulació de les condicions bàsiques que garantixen la igualtat de tots els espanyols en l'exercici dels drets i en el compliment dels deures constitucionals; en l'article 149.1.13a de la Constitució espanyola, en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica; en l'article 149.1.18a de la Constitució espanyola, relativa les bases del règim jurídic de les administracions públiques i el procediment administratiu comú; en l'article 149.1.23a de la Constitució espanyola, de legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, sense perjudi de les facultats de les comunitats autònomes d'establir normes addicionals de protecció; i en l'article 149.1.25a de la Constitució espanyola, de bases del règim miner i energètic.

2. Així mateix, esta llei es dicta també a l'empara de les competències exclusives de l'Estat previstes en els articles 149.1.7a de la Constitució espanyola, de legislació laboral, en relació amb la disposició transitòria primera i la disposició final tercera: 149.1.15a de la Constitució espanyola, de foment i coordinació general de la investigació científica i tècnica, en relació amb el títol V (Innovació i digitalització del transport i la mobilitat); 149.1.20a de la Constitució espanyola, de ports i aeroports d'interés general, en relació amb la disposició addicional quarta; 149.1.21a de la Constitució espanyola, de ferrocarrils i transports terrestres que transcórreguen pel territori de més d'una comunitat autònoma, trànsit i circulació de vehicles de motor, en relació amb el títol III (Planificació i gestió d'infraestructures per al transport i els servicis de transport), el títol VI (Millora de la competitivitat en el transport de mercaderies i la logística), així com la disposició addicional octava, i la disposició addicional novena.

3. En els preceptes d'esta llei dictats a l'empara de la competència estatal de legislació bàsica, la seua aplicació s'entén sense perjudi de les competències legislatives i executives de les comunitats autònomes en el desplegament d'esta legislació bàsica, d'acord amb els seus estatuts d'autonomia.

Disposició final novena. *Desplegament reglamentari.*

S'autoritza el Govern per a dictar les disposicions necessàries per a l'execució i desplegament del que disposa esta llei.

Disposició final dècima. *Començament en la utilització del procediment de finançament del transport públic col·lectiu urbà de viatgers.*

El procediment de finançament del transport públic col·lectiu urbà de viatgers previst en l'article 55 i següents de la llei s'ha de començar a utilitzar en l'exercici pressupostari següent al de la publicació de les bases reguladores de les subvencions amb este fi i s'ha de liquidar en l'exercici pressupostari posterior.

Les bases reguladores corresponents a les subvencions als costos operatius de la prestació del servici s'han de publicar en un termini màxim de dotze mesos des de l'entrada en vigor de la llei.

De conformitat amb el que estableix l'article 7 de la Llei orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera, l'import màxim de les subvencions s'ha d'ajustar a les disponibilitats pressupostàries de cada any.

Disposició final onzena. *Salvaguarda del rang de disposicions reglamentàries.*

Les disposicions reglamentàries que conté esta llei es poden modificar per mitjà de normes del mateix rang reglamentari.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 123

Disposició final dotzena. *Modificació del Decret 137/1960, de 4 de febrer, pel qual es convalida la taxa per despeses i remuneracions en direcció i inspecció de les obres.*

El Decret 137/1960, de 4 de febrer, pel qual es convalida la taxa per despeses i remuneracions en direcció i inspecció de les obres, queda modificat en els termes següents:

S'afig un article tercer ter, amb la redacció següent:

«La present taxa no és aplicable a la prestació de treballs facultatius de direcció i inspecció de les obres realitzades en l'àmbit de les carreteres de l'Estat.»

Disposició final tretzena. *Posada en marxa de l'Oficina Gestora de l'Entorn Controlat de Proves.*

El reglament al qual fa referència l'article 2.2, lletra d), pel qual es regulen el funcionament i les competències de l'Oficina Gestora de l'Entorn Controlat de Proves, ha d'estar aprovat abans del 30 de juny de 2026.

Disposició final catorzena. *Modificació del Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions.*

El Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions, queda modificat en els termes següents:

L'apartat 2 de l'article 8 queda redactat en els termes següents:

«2. Les entitats locals han de vetlar per disposar d'instruments que faciliten a les empreses operadores de servicis de recàrrega, en condicions de concurrència competitiva i transparència, la tramitació i ubicació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics, d'accés públic dins i fora de les zones de baixes emissions, de manera que s'establisca una xarxa mínima de recàrrega compassada al creixement del parc de vehicles elèctrics. Per a tal fi, les entitats locals han d'incloure, en la normativa municipal que desplegue la zona de baixes emissions, objectius anuals mínims d'implantació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics a l'interior i exterior de la zona de baixes emissions».

Disposició final quinzena. *Modificació del Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres.*

El Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres, queda modificat en els termes següents:

U. L'apartat 2 de l'article 68 queda redactat en els termes següents:

«2. El plec ha de contindre les clàusules administratives particulars següents:

- a) Els trànsits que definixen el servici.
- b) L'itinerari o les infraestructures pels quals concretament haja de discórrer el servici, quan siga pertinent.
- c) La modalitat de contractació de la gestió del servici, d'acord amb el que disposa l'article 66.
- d) El procediment que s'ha de seguir per a l'adjudicació del contracte, d'acord amb el que disposa l'article 73.1 de l'LOTT i, quan esta s'haja de dur a terme per mitjà d'un procediment obert, el règim de ponderació de baixes temeràries o desproporcionades, en concordança amb les prescripcions de l'article 74.4 de la llei esmentada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 124

e) Les condicions mínimes de solvència tècnica, professional i econòmica que, si és el cas, ha de complir el contractista perquè es garantisca la prestació adequada del servei de què es tracte de manera continuada. Així mateix, les regles d'acumulació de solvència tècnica i professional en cas de presentació de proposicions conjuntes, d'acord amb el que disposa l'article 80.2. Quant a les regles per a acumular la solvència econòmica, se seleccionen les que resulten més apropiades entre les que es descriuen en l'article 69 i s'acumulen per mitjà de la suma aritmètica.

f) El dret del contractista a fer pròpia, si és el cas, la totalitat o una part dels ingressos derivats de l'explotació del servei.

g) Els criteris o fórmules d'aplicació per a la revisió de les tarifes que hagen d'abonar els usuaris.

h) Altres compensacions a les quals, si és el cas, tinga dret el contractista per la prestació del servei, indicant-hi els paràmetres sobre la base dels quals s'han de calcular.

i) El cànon o participació que, si és el cas, ha de satisfer el contractista a l'Administració i els paràmetres sobre la base dels quals s'ha de calcular, conforme a criteris de proporcionalitat, sense que afecte significativament l'estructura de costos del servei.

j) Les instal·lacions fixes que ha d'aportar el contractista per a la prestació del servei, únicament quan s'haja previst expressament en el projecte aprovat pel Consell de Ministres i s'acredite que persisteixen les circumstàncies que, en el seu moment, van justificar esta previsió.

k) Les màquines o ferramentes o, si és el cas, els mitjans electrònics, informàtics o telemàtics de què s'ha de proveir el contractista per a facilitar a l'Administració el control adequat de les dades d'explotació del servei i dels ingressos generats per la seua prestació.

l) El compromís del contractista de sotmetre's a l'arbitratge de les juntes arbitral del transport en relació amb qualsevol controvèrsia amb els usuaris sobre la prestació del servei.

m) El termini de duració del contracte.

n) Qualsevol altres pactes o condicions que la Direcció General de Transport Terrestre estime pertinents per a definir correctament els drets i obligacions de l'administració titular del servei i del contractista.»

Dos. L'apartat 2 de l'article 80 queda redactat en els termes següents:

«2. Diverses empreses poden presentar una proposició conjunta, sense necessitat de constituir una unió temporal ni cap altra mena de col·laboració empresarial, sempre que facen constar expressament el seu compromís de constituir una persona jurídica que complisca les exigències assenyalades en els articles 43.1 b) de l'LOTT i 36 d'este reglament abans que s'adjudique el contracte, en cas que la seua oferta siga la millor valorada.

En el supòsit regulat en este apartat, les empreses que presenten la proposició conjunta han d'acreditar les condicions de solvència tècnica, professional i econòmica que exigixen l'article 69 i el plec de clàusules administratives particulars i prescripcions tècniques del contracte, i cada una d'elles acumula les característiques acreditades.

Cap de les empreses que formulen una proposició conjunta pot presentar una altra proposició alternativa, siga individualment o juntament amb unes altres.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 125

Disposició final setzena. *Modificació de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric.*

S'afeg un paràgraf en l'apartat 1 de l'article 53, que queda redactat així:

«Les infraestructures elèctriques per a l'alimentació de les estacions de recàrrega que recorren des del punt de connexió amb xarxa de distribució o transport fins al propi punt de recàrrega que no requereixen declaració d'utilitat pública ni avaluació d'impacte ambiental, estan exemptes de les autoritzacions previstes en este apartat. Abans d'energitzar estes instal·lacions, el titular ha de presentar un projecte d'execució juntament amb una declaració responsable que acredite el compliment de la normativa de qualitat i seguretat industrial aplicable i en el qual es justifique que l'actuació no es troba dins de l'àmbit d'aplicació de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental. Reglamentàriament l'òrgan competent en energia pot establir si és necessària la presentació de documentació addicional per a estar subjecte a la present exempció.»

Es modifica la disposició addicional vintena-primera, amb la redacció següent:

«Sense perjudici del que preveu esta llei, les autoritats portuàries i els gestors d'aeroports i infraestructures ferroviàries, en la seua condició de consumidors, poden prestar servicis de subministrament elèctric a embarcacions, aeronaus i ferrocarrils i servicis inherents a la prestació del servici, respectivament. Alternativament, les autoritats portuàries, en la seua condició de consumidors, poden cedir o transmetre, totalment o parcialment, el dret per a la prestació de servicis de subministrament elèctric a embarcacions, i servicis inherents a la prestació del servici, a tercers que hagen sigut autoritzats per a prestar estos servicis d'acord amb el que preveu el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

Així mateix, les persones jurídiques amb la condició de consumidors, i que hagen sigut autoritzades per una autoritat portuària, d'acord amb el que preveu el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, per a prestar el servici de subministrament d'energia elèctrica a vaixells, poden fer lliurament d'energia elèctrica a vaixells a títol oneros, així com prestar el conjunt de servicis inherents a este lliurament.»

S'introdueix un article 4 bis en la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, amb la redacció següent:

«Article 4 bis. *Mecanisme de planificació de posicions per a alimentació de demanda.*

1. A partir del 15 de novembre de 2025, cada quatre mesos, l'operador del sistema ha de remetre a la Secretaria d'Estat d'Energia un informe que continga un llistat dels nucs de la xarxa de transport on siga possible canviar la finalitat de les posicions ja existents o previstes, o introduir posicions en el pla de desenvolupament de la xarxa de transport. En este últim cas, en el nuc en els quals s'incorporen noves posicions, han de concórrer simultàniament les circumstàncies següents:

a) Que s'hagen rebut sol·licituds de demanda susceptibles de ser connectades a la xarxa de transport i no s'hagen pogut atendre exclusivament per la inexistència de posicions disponibles.

b) Que hi haja viabilitat física per a poder introduir posicions addicionals en el pla de desenvolupament de la xarxa de transport vigent en el nuc en què s'haja formulat la petició.

c) Que no comporten cap increment de costos d'inversió per al sistema més enllà de les posicions que, per la configuració de la subestació, haja de sufragar el sistema.

d) Que hi haja capacitat d'accés no atorgada per a alimentar la demanda sol·licitada.

L'informe ha d'assenyalar de manera motivada si es donen les circumstàncies per a incloure en el pla de desenvolupament de la xarxa de transport vigent cada una de les posicions que incloga el llistat.

Per als nucs inclosos en el llistat que estiguen reservats per a un concurs de generació, l'operador del sistema ha d'incloure en este informe si hi ha alguna posició d'entre les planificades per a evacuació de generació susceptible de ser utilitzada per a la connexió d'estes demandes.

2. El mecanisme de planificació de posicions per a alimentació de demanda previst en l'apartat anterior també s'aplica a les peticions dels distribuïdors que siguen per a atendre creixements no vegetatius de la demanda. El distribuïdor ha de justificar els projectes de consum que motiven este increment no vegetatiu de demanda, aportant informació detallada a l'operador del sistema. En este supòsit, no es té en compte en l'aplicació de la condició c) de l'apartat 1 el cost de la posició de suport a l'empresa distribuïdora, ja que esta la sufraga el sistema.

3. Una vegada rebut l'informe assenyalat anteriorment, en el termini de dos mesos, la persona titular de la Secretaria d'Estat d'Energia ha de dictar una resolució en la qual s'incorporen les posicions que es consideren necessàries en el pla de desenvolupament de la xarxa de transport, o es canvie la finalitat de les ja previstes o existents, per a l'alimentació dels projectes que hagen demostrat maduresa i ferma, siga de manera directa o a través del distribuïdor. Estes posicions tenen consideració d'instal·lacions planificades i incloses en els plans d'inversió a l'efecte de l'atorgament dels permisos. En cap cas el nombre de posicions incorporat en una subestació per este mecanisme pot ser superior al d'un carrer d'acord amb la configuració de la subestació, addicional a les existents i a les que inclou en el pla de desenvolupament de la xarxa de transport aprovat en virtut del que preveu l'article 4 de la present llei.

4. Si hi ha nucs en què s'hagen activat concursos de demanda exclusivament per la inexistència de posicions per a connectar les peticions existents, els concursos iniciats es resolen i s'arxiven per pèrdua de l'objecte i l'operador del sistema atorga les peticions d'accés i connexió associades per prelatió temporal.

5. En els casos en què no siga possible aplicar el mecanisme de planificació de posicions regulat en este article perquè la subestació no és ampliable, perquè no es poden incorporar el nombre de posicions necessàries per a atendre la demanda o perquè són necessàries actuacions addicionals per a poder ser ateses, l'operador del sistema ha d'analitzar si és possible atendre esta demanda per mitjà del mecanisme previst en l'article 4.4 de la present llei.»

Disposició final dessetena. *Modificació del Reial decret 244/2019, de 5 d'abril, pel qual es regulen les condicions administratives, tècniques i econòmiques de l'autoconsum d'energia elèctrica.*

Es modifica l'apartat 5 de l'article 4, amb la redacció següent:

«5. Els subjectes acollits a alguna de les modalitats d'autoconsum regulades es poden acollir a qualsevol altra modalitat diferent, si adequen les instal·lacions i s'ajusten al que disposen els règims jurídics, tècnics i econòmics que regulen el present reial decret i la resta de normativa que s'aplica.

No obstant l'anterior:

i. En el cas d'autoconsum col·lectiu, este canvi l'han de dur a terme simultàniament tots els consumidors participants associats a la mateixa instal·lació de generació.

ii. En cap cas un subjecte consumidor pot estar associat de manera simultània a més d'una de les modalitats d'autoconsum regulades en el present article, amb l'excepció única d'un autoconsum individual sense excedents combinat amb un autoconsum per mitjà d'instal·lacions pròximes i associades a través de la xarxa.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 127

iii. En els casos en què l'autoconsum es faça per mitjà d'instal·lacions pròximes i associades a través de la xarxa, l'autoconsum ha de pertànyer a la modalitat de subministrament amb autoconsum amb excedents.»

Disposició final dihuitena.

Es modifica l'article 3.13 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, amb la redacció següent:

«13. Autoritzar les instal·lacions elèctriques següents:

b) Instal·lacions de producció, incloent-hi les seues infraestructures d'evacuació, transport secundari, distribució, connexions de servici, línies directes, i les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW que excedisquen l'àmbit territorial d'una comunitat autònoma, així com les línies directes connectades a instal·lacions de generació de competència estatal.»

Es modifiquen els articles 53.1 i 53.2 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, amb la redacció següent:

«1. Per a la posada en funcionament de noves instal·lacions de transport, distribució, producció, línies directes, així com per a infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW, contemplades en la present llei o modificació de les existents, es requereixen les autoritzacions administratives següents:

[...].

2. L'administració pública competent pot establir que determinats tipus de modificacions no substancials de les instal·lacions de transport, distribució i producció, línies directes, així com les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW no queden sotmeses a les autoritzacions administratives prèvies previstes en els apartats 1.a) i b).»

Es modifica l'article 54.1 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, amb la redacció següent:

«1. Es declaren d'utilitat pública les instal·lacions elèctriques de generació, transport, distribució d'energia elèctrica, així com les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW, a l'efecte d'expropiació forçosa dels béns i drets necessaris per al seu establiment i de la imposició i exercici de la servitud de pas.»

Es modifica l'article 11.1 del Reial decret 184/2022, de 8 de març, pel qual es regula l'activitat de prestació de servicis de recàrrega energètica de vehicles elèctrics:

«Article 11. Règim d'autorització de les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de punts de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW.

1. Les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 128

recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW queden sotmeses al procediment d'autorització que siga aplicable, de conformitat amb l'article 53 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric.»

Disposició final denovena. *Modificació de l'apartat cinc de l'article 31 del Reial decret llei 8/2023, de 27 de desembre, pel qual s'adopten mesures per a afrontar les conseqüències econòmiques i socials derivades dels conflictes a Ucraïna i Pròxim Orient, així com per a pal·liar els efectes de la sequera.*

Cinc. S'afeg un nou article 23 bis, que queda redactat així:

«Article 23 bis. *Garanties econòmiques necessàries per a la tramitació dels procediments d'accés i connexió d'instal·lacions de demanda.*

1. Des del 28 de desembre de 2023, per a les instal·lacions de demanda d'electricitat, el sol·licitant, abans de realitzar la sol·licitud d'accés i connexió a la xarxa de transport, o, si és el cas, a la xarxa de distribució, ha de presentar, davant de l'òrgan competent en energia de les comunitats autònomes on se situa la instal·lació de consum, un resguard acreditatiu d'haver depositat una garantia econòmica per una quantia equivalent a 40 €/kW sol·licitat. En el cas de les instal·lacions d'emmagatzematge la garantia a presentar amb anterioritat a la sol·licitud d'accés per a la demanda d'electricitat és de 20 €/kW sol·licitat.

En el cas d'instal·lacions de demanda que se situen en un territori que excedisca una comunitat autònoma la garantia s'ha de depositar en la Caixa General de Dipòsits.

Una vegada emés el permís d'accés, si este s'ha atorgat per una capacitat inferior a la sol·licitada, el titular del permís pot modificar la quantia de la garantia depositada per a ajustar-la a la capacitat atorgada.

2. Queden exemptes de la presentació de la garantia a la qual es referix l'apartat anterior les instal·lacions de demanda el punt de connexió de les qual siga de tensió inferior a 36 kV. Així mateix, també estan exemptes de la presentació de la garantia a la qual es referix l'apartat anterior les instal·lacions que siguen per a desenvolupar projectes estratègics enfocats a reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle de transport.

3. La presentació per part del gestor de la xarxa de transport o, si és el cas, del gestor de la xarxa de distribució del resguard acreditatiu al qual es referix l'apartat primer és un requisit imprescindible per a iniciar els procediments d'accés i connexió. Per a això, l'òrgan competent ha de remetre al sol·licitant la confirmació que ha presentat adequadament la garantia.

Per a això, la presentació davant de l'òrgan competent del resguard acreditatiu d'haver constituït la garantia ha d'incloure una sol·licitud expressa perquè este òrgan es pronuncie sobre si la garantia està adequadament constituïda, per tal de poder presentar esta confirmació davant del gestor de xarxa pertinent i que este puga admetre la sol·licitud. La sol·licitud ha d'incloure la xarxa de transport o distribució a la qual es preveu sol·licitar l'accés i la connexió. Si la sol·licitud o el resguard de dipòsit de la garantia que s'adjunten no estan concordes amb la normativa, l'òrgan competent ha de requerir a l'interessat perquè l'esmena. A este efecte, es considera com a data de presentació de la sol·licitud la data en què s'ha fet l'esmena.

El termini perquè l'òrgan competent es pronuncie sobre la constitució adequada de la garantia és de tres mesos a comptar de la data de presentació de la sol·licitud o, si és el cas, des de la data en què s'haja esmenat. D'acord amb la disposició addicional tercera de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, una vegada superat el termini anterior sense que l'òrgan competent s'haja pronunciat referent a la sol·licitud, el pronunciament d'este òrgan s'entén en el sentit negatiu.

4. La finalitat de la garantia que es constituïska de conformitat amb el que disposa este article és el subministrament d'un consum concret.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 129

En el resguard de la garantia s'ha d'indicar expressament la referència a este article, així com, almenys, les dades de la instal·lació següents: nom i ubicació del consum, codi CNAE del consum i capacitat sol·licitada per a la seua identificació.

Quan la modificació de les garanties presentades, en qualsevol moment anterior al contracte d'accés, comporta que la instal·lació no es puga considerar la mateixa a l'efecte d'accés i connexió, comporta la pèrdua automàtica dels permisos d'accés i/o connexió concedits o sol·licitats. Es considera que la instal·lació de demanda no és la mateixa si el seu centre geomètric es desplaça una distància superior a 10 km.

5. La garantia econòmica es cancel·la quan el peticionari formalitza el contracte d'accés per una potència contractada en el període P1 almenys d'un 50 % de la capacitat d'accés concedida. La cancel·lació s'ha de realitzar en el termini màxim de tres mesos des de la sol·licitud del peticionari en la qual aporta el contracte d'accés corresponent.

6. La caducitat dels permisos d'accés i de connexió, conforme al que estableix l'article 26 d'este reial decret, comporta l'execució immediata per part de l'òrgan competent de les garanties econòmiques presentades per a la tramitació de la sol·licitud d'accés a la xarxa de transport o distribució, segons l'aplicació en cada cas.

No obstant això, l'òrgan competent pot exceptuar l'execució de la garantia depositada si la caducitat dels permisos d'accés i de connexió està motivada perquè un informe o resolució d'una administració pública impedis la construcció de les instal·lacions de demanda, i si els permisos els sol·licita el titular.»

Disposició final vintena. *Modificació de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica.*

U. Es modifica l'apartat 1 de l'article 15 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, amb la redacció següent:

«1. El Govern ha de posar a la disposició del públic la informació dels punts de recàrrega elèctrica per a vehicles d'accés públic dins de l'any posterior a l'entrada en vigor d'esta llei, a través del Punt d'accés nacional d'informació de trànsit en temps real gestionat per l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit. Per a això, amb caràcter previ, els prestadors del servei de recàrrega elèctrica han de remetre per mitjans electrònics al Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic informació actualitzada de la localització, característiques, i disponibilitat d'estes instal·lacions, així com del preu de venda al públic de l'electricitat o del servei de recàrrega.

El Govern ha de vetllar especialment pel compliment del que s'estableix en el Reial decret 639/2016, de 9 de desembre, pel qual s'estableix un marc de mesures per a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius, d'acord amb els informes que preveu el Reglament (UE) 2023/1804, del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, relatiu a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius, i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE, pel que fa a garantir la interoperabilitat dels punts de recàrrega accessibles al públic.»

Dos. S'afeg un nou apartat 2 bis en l'article 15 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, amb la redacció següent:

«2 bis. Els titulars de les instal·lacions de subministrament de combustibles i carburants a vehicles en els quals el volum agregat anual de vendes de gasolina i gasoil A siga superior o igual a 10 milions de litres, han d'instal·lar i/o acreditar, a partir de 2025, per cada una d'estes instal·lacions, almenys un grup de recàrrega que oferisca una potència disponible almenys de 400 kW i que incloga almenys un punt de recàrrega amb una potència disponible individual almenys de 150 kW de recàrrega elèctrica en corrent continu, que ha de prestar servei en un termini de vint-i-un mesos a partir de l'entrada en vigor d'esta llei. Les instal·lacions que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 130

complisquen estos requisits a partir de 2027 han d'instal·lar o acreditar un grup de recàrrega almenys de 600 kW que incloga almenys un punt de recàrrega amb una potència disponible individual almenys de 150 kW de recàrrega elèctrica en corrent continu en un termini de 12 mesos.»

Tres. Es modifica l'apartat 11 de l'article 15 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, que queda amb la redacció següent:

«11. En el cas de concessions en xarxes estatals de carreteres, les obligacions a què es referixen els apartats 2, 3, 4, 5 i 6 d'este article corresponen a les persones concessionàries d'estes. El règim d'obligacions és el mateix que s'establix per als titulars d'instal·lacions de subministrament de combustibles i carburants a vehicles, conforme el que s'indica en els apartats d'este article esmentats. Pel que fa a les obligacions de l'apartat 2 bis, només s'apliquen a les instal·lacions de subministrament de combustibles i carburants a vehicles que formen part de concessions en xarxes estatals de carreteres licitades a partir de l'entrada en vigor d'esta llei.»

Quatre. S'afeg un article 15 bis, amb la redacció següent:

«Article 15 bis. *Planificació, desplegament i instal·lació d'infraestructura de recàrrega del vehicle elèctric.*

1. El Govern ha d'elaborar un pla estatal per al desplegament de la infraestructura pública de recàrrega del vehicle elèctric amb la finalitat d'impulsar i accelerar la descarbonització del sector del transport a través de l'electrificació del transport per carretera. El pla ha d'abordar les necessitats de desplegament d'infraestructura pública de recàrrega, especialment en aquelles àrees del país on la iniciativa privada no proporcione les infraestructures adequades, siga per a vehicles lleugers o per a les necessitats específiques dels vehicles pesats, i ha d'arreglar les mesures reguladores, financeres, o d'un altre tipus que siguen adequades per a afavorir este desplegament. Este pla es regix pel que establix el Reglament (UE) 2023/1804, del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, relatiu a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE i el corresponent Marc d'acció nacional per al desenvolupament del mercat pel que respecta als combustibles alternatius en el sector del transport i la implantació de la infraestructura corresponent. Així mateix, ha de tindre en compte el que preveu el Pla nacional integrat d'energia i clima i les seues últimes revisions. Durant el procés d'elaboració del pla estatal esmentat es pot sol·licitar un informe al grup de treball per al desplegament de la infraestructura de recàrrega (GTIRVE).»

Disposició final vint-i-unena. *Modificació del Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener, pel qual s'aproven mesures urgents en matèria econòmica, de transport, de Seguretat Social, i per a fer front a situacions de vulnerabilitat.*

Es modifiquen els apartats 3, 4, 6 i 7 de l'article 59, que queden redactats en els termes següents:

«3. Per a la concessió de cada ajuda, en el termini de trenta dies des de l'entrada en vigor del present reial decret llei, la comunitat autònoma beneficiària ha de presentar, en la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, un certificat firmat pel conseller amb competències en transport que acredite que des de l'1 de gener de 2025 i fins a la data de firma del certificat s'ha implantat un descompte del 100 % en el preu dels abonaments de transport i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes; i que existix el compromís de mantindre la mesura fins al 31 de desembre de 2025. Este compromís s'entén només per a les ajudes arreglades en este reial decret llei per a l'any 2025. La presentació d'este document ha d'anar acompanyada de la documentació requerida

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 131

a les comunitats autònomes per a la concessió de les ajudes regulades en el capítol I del títol II d'este reial decret llei que siga aplicable a les beneficiàries de les ajudes regulades en este article.

4. La concessió d'estes ajudes s'atorga per mitjà d'una resolució del titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. La resolució posa fi a la via administrativa. La competència per a aprovar les despeses i autoritzar els compromisos, reconeixements d'obligacions i propostes de pagament que pertocquen, així com expedir i autoritzar els documents comptables derivats d'estes operacions, correspon a la persona titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. L'ordenació i instrucció del procediment la fa la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat.»

«6. Les quanties de les ajudes a concedir als beneficiaris i els crèdits amb càrrec als quals es financen en la secció 17, Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, servici 41, Direcció General d'Estratègies de Mobilitat, programa 441M, Subvencions i suport al transport terrestre, en el concepte 453, Subvencions per a establir descomptes d'abonaments de transport i títols multiviatge, són les següents:

a) Comunitat autònoma de Canàries, 120.000.000,00 euros, en el subconcepte 17.41.441M.453.01, A la Comunitat autònoma de Canàries per a l'establiment d'un descompte del 100 % als usuaris recurrents en el preu dels abonaments de transport i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries, o equivalent.

b) Comunitat autònoma de les Illes Balears, 63.000.000,00 euros, en el subconcepte 17.41.441M.453.02, A la Comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'establiment d'un descompte del 100 % als usuaris recurrents en el preu dels abonaments de transport i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Balears, o equivalent.

7. Els beneficiaris tenen dret al pagament d'una bestreta per un import equivalent al 65 % de la quantia de l'ajuda, a abonar durant l'exercici de 2025.

Per al seu finançament s'han de tramitar, si és el cas, les modificacions pressupostàries corresponents amb càrrec al pressupost del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Durant l'any 2026 s'ha de procedir a la liquidació de l'ajuda i a l'abonament o reintegrament del saldo corresponent d'acord amb els termes de la resolució que approve la Secretaria General de Mobilitat Sostenible a este efecte. L'import a abonar no pot superar en cap cas l'import màxim concedit.»

Disposició final vint-i-dosena. *Entrada en vigor.*

La present llei entra en vigor l'endemà de la seua publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

ANNEX I

Provisió de dades de transport i mobilitat

El present annex arreplega la informació relativa al subministrament de dades de transport de persones i mobilitat per a complir les obligacions que estableix el capítol III del títol V de la present llei.

1. Dades de l'oferta de servicis programats de transport de persones.

Es referix a tota la informació de servicis de transport de persones que estan programats per mitjà d'horaris o freqüències i a la disposició de la ciutadania per a facilitar la seua mobilitat:

a) Servicis de transport inclosos: aeri, ferroviari, metro, tramvia, autobús urbà i interurbà, així com qualsevol altre servici de transport de persones que puga incloure's dins d'esta categoria.

b) Responsables del subministrament de dades: els operadors de transport, autoritats de transport metropolità, administracions públiques i qualsevol altra entitat en el seu paper de generadora de servicis de transport de persones o d'intermediària, cadascuna respecte a les dades que corresponen amb la seua comesa.

c) Dades estàtiques a proporcionar: rutes, parades, horaris, característiques especials del servici, tarifes, punts de reserva i venda, accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda, informació mediambiental, servicis addicionals al transport, i qualsevol altra informació que puga resultar d'interés per a la programació i realització del viatge, tot això, d'acord amb la informació sobre servicis de transport programat requerida en l'annex del Reglament delegat 2024/490, de la Comissió, del 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa al subministrament de servicis d'informació sobre desplaçaments multimodals en tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'establisca en este sentit per a esta mena de dades.

d) Dades dinàmiques a proporcionar: informació en temps real referent a horaris de pas, retards, incidències, i qualsevol altra informació que puga ser d'interés en el desenvolupament del viatge, tot això, d'acord amb la informació sobre servicis de transport programat requerida en l'annex del Reglament delegat 2024/490, de la Comissió, del 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa al subministrament de servicis d'informació sobre desplaçaments multimodals en tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'establisca en este sentit per a esta mena de dades.

e) Dades històriques a proporcionar: dades històriques de retards i cancel·lacions, tot això, d'acord amb la informació sobre servicis de transport programat requerida en l'annex del Reglament delegat 2024/490, de la Comissió, del 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa al subministrament de servicis d'informació sobre desplaçaments multimodals en tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'establisca en este sentit per a esta mena de dades.

f) Actualització de dades: els responsables del subministrament de dades han d'actualitzar les seues dades quan es produïsqen canvis i han de corregir sense demora les dades inexactes que detecten ells mateixos o per indicació del Punt d'accés nacional

de transport multimodal, d'usuaris finals, desenvolupadors o de qualsevol altra entitat intermediària.

g) Formats: estàndard europeu NeTEx, GTFS (General Transit Feed Specification) SIRI, DATEX II o GTFS Realtime, segons corresponga, o formats alternatius que autoritze el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En les dades que incloguen toponímia, esta s'ha de correspondre amb la designació oficial i, en la resta dels casos que siga aplicable, l'idioma emprat en els textos de les dades ha d'incloure almenys el castellà.

h) Forma de provisió de dades: el proveïdor de dades ha de proporcionar una manera d'accés al fitxer o conjunt de fitxers a través d'internet, amb un protocol estàndard i, si és el cas, la informació d'autenticació que permeta la descàrrega automatitzada de la informació per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. Dades de l'oferta de servicis a demanda de transport de persones i mobilitat.

Es referix a tota la informació de servicis a demanda de transport de persones i de mobilitat que estan a la disposició de la ciutadania per a facilitar la seua mobilitat, amb la sol·licitud prèvia d'estos.

a) Servicis de transport i mobilitat inclosos: servicis d'autobús o transbordador a demanda, taxi, vehicle turisme amb conductor, cotxe o moto compartit, cotxe o moto de lloguer, bicicleta, cicle o patinet compartit, bicicleta, cicle o patinet de lloguer, i tots els servicis de transport de persones i mobilitat que es duguen a terme a demanda.

b) Responsables del subministrament de dades: els operadors de transport, autoritats de transport metropolità, administracions públiques i qualsevol altra entitat en el seu paper de generadora de servicis de transport de persones o proveïdora de servicis de mobilitat, o d'intermediària, cada una respecte a les dades que corresponen amb la seua comesa.

c) Dades a proporcionar: disponibilitat, ubicació i tipus d'accés als vehicles, característiques especials del servici, tarifes, punts de reserva i venda, accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda, informació mediambiental i qualsevol altra informació que puga ser d'interés per a les possibles persones usuàries d'estos servicis, tot això, d'acord amb la informació sobre servicis de transport i mobilitat a demanda requerida en l'annex del Reglament delegat 2024/490, de la Comissió, del 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa al subministrament de servicis d'informació sobre desplaçaments multimodals en tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'establisca en este sentit per a esta mena de dades.

d) Actualització de dades: els responsables del subministrament de dades han d'actualitzar les seues dades quan es produïsquen canvis i han de corregir sense demora les dades inexactes que detecten ells mateixos o per indicació del Punt d'accés nacional de transport multimodal, d'usuaris finals, desenvolupadors o de qualsevol altra entitat intermediària.

e) Formats: formats estandarditzats o alternatius que autoritze el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En les dades que incloguen toponímia, esta s'ha de correspondre amb la designació oficial i, en la resta dels casos que siga aplicable, l'idioma emprat en els textos de les dades ha d'incloure almenys el castellà.

f) Forma de provisió de dades: el proveïdor de dades ha de proporcionar una manera d'accedir al fitxer o conjunt de fitxers a través d'internet, amb un protocol estàndard i, si és el cas, la informació d'autenticació que permeta la descàrrega automatitzada de la informació per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 134

3. Dades de les infraestructures de transport i altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat.

Es referix a tota la informació de les infraestructures vinculades als servicis de transport de persones i rellevant per a estos.

a) Infraestructures incloses: terminals i estacions, baixadors, intercanviadors, aparcaments de dissuasió, aparcaments segurs per a bicicletes, així com qualsevol altra infraestructura de transport i altres infraestructures i equipaments al servici del transport i la mobilitat rellevant per a la programació i realització del viatge.

b) Responsables del subministrament de dades: els titulars i els gestors de la infraestructura o equipament, així com qualsevol altre intermediari, cada un respecte a les dades que corresponen amb la seua comesa.

c) Dades estàtiques a proporcionar: andanes, accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda, punts d'informació, reserva i venda, connexions amb altres rutes i modes de transport, aparcaments de dissuasió i aparcaments segurs per a bicicletes o cicles, servicis oferits i qualsevol altra informació que puga ser d'interés per a la programació i realització del viatge, tot això, d'acord amb la informació sobre infraestructures de transport i equipaments al servici del transport i la mobilitat requerida en l'annex del Reglament delegat 2024/490, de Comissió, del 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa al subministrament de servicis d'informació sobre desplaçaments multimodals en tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'establisca en este sentit per a esta mena de dades.

d) Dades dinàmiques a proporcionar: informació en temps real sobre el funcionament d'ascensors, escales mecàniques, entrades i eixides tancades i altres servicis, i qualsevol altra informació en temps real que puga ser d'interés en el desenvolupament del viatge, tot això, d'acord amb la informació sobre infraestructures de transport i equipaments al servici del transport i la mobilitat requerida en l'annex del Reglament delegat 2024/490, de la Comissió, del 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa al subministrament de servicis d'informació sobre desplaçaments multimodals en tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'establisca en este sentit per a esta mena de dades.

e) Actualització de dades: els responsables del subministrament de dades han d'actualitzar les seues dades quan es produïsquen canvis i han de corregir sense demora les dades inexactes que detecten ells mateixos o per indicació del Punt d'accés nacional de transport multimodal, d'usuaris finals, desenvolupadors o de qualsevol altra entitat intermediària.

f) Formats: formats estandarditzats o alternatius que autoritze el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En les dades que incloguen toponímia, esta ha de ser la corresponent a la designació oficial i, en la resta dels casos que siga aplicable, l'idioma emprat en els textos de les dades ha d'incloure almenys el castellà.

g) Forma de provisió de dades: el proveïdor de dades ha de proporcionar una forma d'accedir al fitxer o conjunt de fitxers a través d'internet, amb un protocol estàndard i, si és el cas, la informació d'autenticació que permeta la descàrrega automatitzada de la informació per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-11

Pág. 135

ANNEX II

Actuacions i imports inclosos en la planificació d'infraestructures de transport viàries i ferroviàries de competència estatal

El present annex arreplega les actuacions en infraestructures de transport viàries i ferroviàries de competència estatal a les quals es fa referència en els articles del capítol III (Planificació d'infraestructures de transport de competència estatal) del títol III de la llei.

Per a cada tipologia d'actuació s'indica l'import total estimat mínim segons la definició arreplegada en l'article 2, sense IVA i en milions d'euros, a partir del qual s'apliquen les avaluacions ex ante a què fan referència els articles 51 i 52 de la llei.

A l'efecte de l'aplicació d'esta llei i en el cas que una actuació corresponga de manera inequívoca a diverses tipologies, esta s'ha d'assignar a la de menor import total estimat d'entre estes.

Tipologia d'actuació	Import total estimat mínim, sense IVA (M€)
Actuacions en carreteres de l'Estat	
Noves carreteres o modificacions substancials de les carreteres existents (duplicacions de calçada, augments de capacitat i condicionaments).	30
Nous enllaços o remodelació de nucs existents.	6
Altres actuacions no incloses en els apartats anteriors i no arreplegades en les excepcions de l'article 53 d'esta llei.	30
Actuacions en infraestructura ferroviària de l'Estat	
Nous trams (incloent-hi estacions i terminals de mercaderies).	50
Modificacions de trams (incloent-hi estacions i terminals de mercaderies).	50
Ampliacions de capacitat de trams.	50
Noves estacions i noves terminals de mercaderies.	0
Millora o reposició d'estacions o de terminals de mercaderies.	6
Operacions d'integració del ferrocarril en ciutats.	0
Altres actuacions ferroviàries no incloses en els apartats anteriors i no arreplegades en les excepcions de l'article 53 de la llei.	50