



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

22 de noviembre de 2024

Núm. 9-4

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000009 Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas al articulado presentadas en relación con el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de noviembre de 2024.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de marzo de 2024.—**Cristina Valido García**, Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (CCa) y Portavoz Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 1

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva

1. Se crea el Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España, como corporación de derecho público reconocida por el Estado, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y ejercicio de sus funciones con sujeción a la Ley.

2. El Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España tendrá ámbito nacional y se relacionará orgánicamente con la Administración a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. La incorporación en el Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo será voluntaria y podrán integrarse en dicho Colegio aquellos profesionales que lo soliciten y sean titulares de una licencia civil vigente de controlador de la circulación aérea válidamente expedida.

4. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previa audiencia de la Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo de España, aprobará los estatutos provisionales de este Colegio, en los que se regularán los requisitos para la adquisición de la condición de colegiado que permita participar en las elecciones de los órganos de gobierno, el procedimiento y plazo de convocatoria de las citadas elecciones, así como la constitución de los órganos de gobierno del Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España.

5. Constituidos los órganos de gobierno colegiales según lo establecido en el apartado precedente, aquéllos remitirán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de seis meses, los estatutos generales a que se refiere la vigente legislación de Colegios Profesionales. El citado Ministerio someterá a la aprobación del Gobierno los mencionados estatutos generales. La citada aprobación anulará y dejará sin efecto los estatutos provisionales.

6. Se faculta al Ministerio de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para la ejecución de lo dispuesto a través de esta disposición adicional.

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (LMS) tiene como finalidad fundamental establecer el marco para que los ciudadanos puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo, reconociendo el papel fundamental que desempeña la movilidad en el bienestar de las personas y su calidad de vida. La LMS sitúa así a los ciudadanos en el núcleo del sistema de movilidad.

Esta norma pretende modernizar y adaptar el marco normativo a los nuevos retos en el sector del transporte, que se encuentra ante una etapa de profundos cambios que se acentuará en las próximas décadas. Las nuevas tecnologías, la automatización, los retos medioambientales, los aspectos sociales y la concentración cada vez mayor de la población en grandes núcleos urbanos, están produciendo una transformación disruptiva del sector.

En este escenario de profundos cambios, la LMS aboga también por la necesidad de abordar la formación de los profesionales. El sector del transporte está cambiando muy rápidamente. La introducción acelerada de la digitalización, las nuevas tecnologías o la automatización de procesos, requieren de nuevos perfiles profesionales con una formación adaptada a las necesidades reales del sistema productivo.

Asimismo, la LMS se hace eco del nuevo papel, más proactivo, que debe desempeñar la Administración en este sector para llevar a cabo una adecuada planificación, gestión y control de la movilidad, reforzando la cooperación y coordinación entre las administraciones e instituciones públicas.

A pesar de que las medidas propuestas en el Proyecto de Ley son, a nuestro juicio, acertadas, es posible adicionar una mejora sustancial a la defensa de los derechos de movilidad de los ciudadanos, la adaptación a los profundos cambios que se esperan, la formación de los profesionales, la cooperación institucional y la garantía de profesionalidad, a través de la creación de un Colegio para los profesionales encargados de controlar el tráfico del transporte aéreo civil, como ya sucede con los pilotos de aviación comercial.

La inclusión de los Colegios Profesionales en la Constitución Española, artículo 36, obedece precisamente a la necesidad de proteger los intereses de los ciudadanos en áreas en las que el ejercicio de una determinada profesión afecta a intereses públicos. Así, los Colegios Profesionales constituyen una forma de corporación profesional dirigida no

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 3

sólo a la consecución de fines estrictamente privados, sino esencialmente a garantizar que el mejor ejercicio de una profesión en interés del ciudadano, interés que es, en última instancia, el objetivo principal de esta norma.

La creación de un colegio profesional de controladores aéreos ayudaría a satisfacer o alcanzar los retos y finalidades de la LMS. Así lo avalan: (I) el papel central de las personas (tanto en su vertiente de titulares del derecho a la movilidad como en la de profesionales del sector); (II) La importancia de la satisfacción de sus necesidades, cada vez más diversas y complejas; (III) los profundos cambios que está afrontando el sector del transporte (IV) la necesidad de adaptar el marco normativo de la prestación de los servicios de transporte a las nuevas realidades y necesidades; y (V) el nuevo papel que debe desempeñar la Administración en este sector.

Una institución con obligación de sujetarse al interés general y velar por los ciudadanos, a disposición de la Administración, estable e integrada por los propios profesionales con los conocimientos prácticos y técnicos necesarios, cuya cooperación cobrará especial relevancia ante los actuales y futuros retos tecnológicos y medioambientales, en el sistema seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalización por la LMS.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de abril de 2024.—**Cristina Valido García**, Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (CCa) y Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 2

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se añade una disposición adicional a la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria:

Disposición adicional. *Datos tributarios para la evaluación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y su condición de región ultraperiférica.*

1. Podrán comunicarse datos tributarios, de carácter reservado, al Instituto Canario de Estadística para la elaboración de estadísticas y estudios de evaluación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, así como de estadísticas sobre políticas asociadas a la condición de ultraperiferia recogida en el artículo 349 del Tratado de la Unión Europea.

2. La comunicación de los datos personales al Instituto se entenderá amparada en el artículo 6.1 e) del Reglamento (UE) 2016/679 en los casos en que la estadística

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

para la que se requiera la información venga exigida por una norma de Derecho de la Unión Europea o se encuentre incluida en los instrumentos de programación estadística legalmente previstos.»

JUSTIFICACIÓN

Desde que España se integró en la UE, en 1986, el Archipiélago canario ha tenido un tratamiento diferenciado que ha ido evolucionado hasta la actualidad, permitiendo afianzar las garantías jurídicas que reconocen las singularidades canarias en el contexto de la Unión Europea. La incorporación del artículo 299.2 en el Tratado de Ámsterdam, que entró en vigor en mayo de 1999, supone, por primera vez, el reconocimiento de la ultraperifericidad por el Derecho Primario y se consolida en favor de las Regiones Ultraperiféricas (RUP) una base jurídica sólida y estable para el establecimiento de un tratamiento diferenciado en su favor. Desde la adopción de este artículo, la estrategia de desarrollo de las RUP ha sido siempre impulsada por los distintos Consejos Europeos y desarrollada después a través de Comunicaciones de la Comisión Europea. El Tratado sobre el Funcionamiento de la UE (Tratado de Lisboa, 2007) sigue reconociendo a las RUP como regiones plenamente europeas, consolidando la base jurídica del artículo 299.2 del TCE en tres preceptos que están recogidos en el Tratado de Funcionamiento de la UE: artículos 107, 35, 349, y 355. Específicamente el artículo 349 sustituye al anterior artículo 299.2 y establece:

Teniendo en cuenta la situación estructural social y económica de Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación de los Tratados en dichas regiones, incluidas las políticas comunes. Cuando el Consejo adopte dichas medidas específicas con arreglo a un procedimiento legislativo especial, se pronunciará también a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo.

Las medidas contempladas en el párrafo primero se referirán, en particular, a las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión.

El Consejo adoptará las medidas contempladas en el párrafo primero teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las regiones ultraperiféricas, sin poner en peligro la integridad y coherencia del ordenamiento jurídico de la Unión, incluido el mercado interior y las políticas comunes.

Asimismo, la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, lo adapta para su integración en el marco europeo; y la Ley 8/2018, de 5 de noviembre, por la que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, realiza nuevos ajustes de integración.

Por otra parte, cabe señalar que en la reciente Comunicación de la Comisión COM(2022) 198 final «Dar prioridad a las personas, asegurar el crecimiento sostenible e inclusivo y liberar el potencial de las regiones ultraperiféricas de la UE» se insta por parte de la Comisión a los Estados miembros afectados y a las regiones ultraperiféricas a: Ampliar la recopilación de datos en las regiones ultraperiféricas para cerrar las brechas existentes en las estadísticas regionales.

Debemos señalar que un sistema estadístico desarrollado contribuye a los avances de la sociedad y fomenta la calidad democrática de un país. La elaboración de información independiente y de calidad sobre la economía, la sociedad y en general sobre las características de nuestro entorno, ofrece a los responsables de la toma de decisiones la mejor herramienta para el desempeño de sus funciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 5

En el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias es esencial la producción de información estadística oficial que permita hacer un adecuado seguimiento y evaluación de las políticas asociadas a su Régimen Económico y Fiscales y a su condición de ultraperiferia. Debemos recordar que esta condición de ultraperiferia se intenta compensar con políticas públicas fiscales para facilitar el transporte y la movilidad.

Las obligaciones estadísticas de informantes (empresas, ciudadanos, etc.) son una carga administrativa más. Sobre sus duplicidades se han elaborado diversos informes entre los que destaca el de la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA).

En ese sentido, la legislación comunitaria recoge expresamente (Reglamento (CE) n.º 223/2009) que, para reducir la carga de respuesta de los encuestados, los miembros del sistema estadístico europeo tendrán acceso a fuentes administrativas de datos, pertenecientes a sus respectivos sistemas de administración pública, siempre que estos sean necesarios para desarrollar, elaborar y difundir estadísticas europeas. Asimismo, el Código de buenas prácticas de las estadísticas europeas (CBP), en su noveno principio, contempla que deben utilizarse fuentes administrativas para evitar que se dupliquen las solicitudes de información.

Por lo tanto, la modificación propuesta se fundamenta en los criterios aportados por la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA) y los recogidos por la legislación comunitaria.

ENMIENDA NÚM. 4

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

Texto que se propone:

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

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

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16.

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 7

ENMIENDA NÚM. 5

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 18

De modificación

Texto que se propone:

Se propone añadir un apartado 5 con el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

Además de los principios del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas enumerados en la enmienda anterior, en relación a la calidad de los datos, a las metodologías sólidas, a los procedimientos adecuados, metadatos y conceptos, definiciones, clasificaciones y estandarizaciones de los datos, hay que tener en cuenta otros principios del Código de Buenas Prácticas como la pertinencia, es decir, satisfacen las necesidades de las personas usuarias; precisión y fiabilidad; oportunidad y puntualidad; y coherencia y fiabilidad, es decir, consistencia a lo largo del tiempo y comparable con otros ámbitos territoriales, para el Sistema de Indicadores a incluir en el DOMOS.

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

ENMIENDA NÚM. 6

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 90

De modificación

Texto que se propone:

Modificación del apartado 2 del artículo 90 con el siguiente texto:

2. En cumplimiento de lo establecido en la normativa estadística europea, nacional y autonómica, los datos, archivos de datos, metadatos y directorios de utilidad estadística relativos a transporte y movilidad que se precisen para la elaboración de estadísticas, estarán a disposición del Instituto Nacional de Estadística, de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales y de los órganos centrales de estadística de las comunidades autónomas cuando estos se soliciten para el desarrollo de sus planes y programa estadísticos.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 8

La actividad estadística tiene entre sus principales finalidades la planificación y evaluación de políticas públicas y su seguimiento.

JUSTIFICACIÓN

En el sistema estadístico español conviven las estadísticas para fines estatales y las estadísticas para fines autonómicos. Son dos competencias exclusivas que da al Estado la Constitución Española y a las Comunidades Autónomas sus respectivos Estatutos de Autonomía. Estas dos competencias son concurrentes, tal y como ha indicado el Tribunal Constitucional.

Por tanto, a la normativa estatal y europea, se añaden las competencias autonómicas a la hora del acceso a la información de los datos de transporte y movilidad para la elaboración también de las estadísticas para fines autonómicos.

ENMIENDA NÚM. 7

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar

De modificación

Texto que se propone:

A la Exposición de motivos. Apartado VI, cuarto párrafo)

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

ENMIENDA NÚM. 8

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 9

Texto que se propone:

Modificación del apartado c) del artículo 1 con el siguiente texto:

- c) Dotar ~~a las administraciones públicas~~ **al sector público** de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

JUSTIFICACIÓN

En lugar de «administración pública» se debería usar un concepto más amplio, como por ejemplo el de sector público, ya que el proyecto de ley contiene disposiciones que aplican a entidades que no tienen la consideración de administración (por ejemplo los consorcios o las demás entidades públicas de las que se habla en el artículo 17 del proyecto de ley).

ENMIENDA NÚM. 9

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado e) y la adición de un nuevo apartado p) bis del artículo 2 con el siguiente texto:

- e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada el uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, **taxis** y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

p) bis Servicios de movilidad pública: servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público.

JUSTIFICACIÓN

La innovación tecnológica no puede venir a costa de los derechos laborales. Por eso, es necesario asegurar que cualquier nuevo servicio de movilidad es viable económicamente en el mercado, evitando una precarización de las condiciones de los trabajadores.

Igualmente, para que la tecnología genere bienestar económico, y no resulte insostenible a medio plazo, es esencial que se garantice que los servicios de movilidad ofrecidos por operadores privados no puedan ofrecer tarifas inferiores al coste de generar el servicio. Esta práctica, típica de corporaciones con grandes disponibilidades inmediatas de capital, permite generar estrategias de expulsión del servicio a oferentes con una estructura de costes sostenible, tras lo cual son las personas usuarias las perjudicadas al subírsele típicamente los precios.

Finalmente, el precepto debe incorporar una previsión relativa al fomento de la movilidad pública —concepto introducido en el artículo 2, definiciones— como garantía de uso racional del espacio público y a la contención de externalidades medioambientales y de congestión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 10

ENMIENDA NÚM. 10

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Modificación del apartado 4 del artículo 5 con el siguiente texto:

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

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas, **no precarias**, y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Asegurar la estabilidad de las tarifas y garantizar que las empresas privadas que oferten servicios de transporte y movilidad no emplean precios al coste del servicio.

d) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

e) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

f) Garantizar la prestación y el fomento de los servicios de movilidad pública, de cara a disminuir externalidades medioambientales y de congestión y a racionalizar el uso del espacio público.

JUSTIFICACIÓN

El taxi también forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión de esta definición.

Por otra parte, para poder implantar de una manera adecuada los principios de la Ley a lo largo de su articulado, resulta necesario introducir la movilidad pública como categoría general de servicios de movilidad, vinculados al ejercicio del servicio público con independencia de la modalidad de transporte de que se trate.

La consideración holística, global, de la movilidad pública, configurada como conjunto de servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público, permitirá asegurar una visión integrada y garantista de dicha dimensión en los distintos instrumentos de planificación y ejecución de la movilidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 11

ENMIENDA NÚM. 11

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

De modificación

Texto que se propone:

Modificación del apartado 4 del artículo 10 con el siguiente texto:

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de **medio millón de habitantes** y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación. **Asimismo, atendiendo a la condición de Región Ultraperiférica de Canarias, y al concepto de doble capitalidad establecido en el Estatuto de Autonomía de Canarias, deben quedar representadas en este foro las ciudades de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.**

JUSTIFICACIÓN

De cara a facilitar la participación institucional parece razonable rebajar el límite de participación a municipios de 500.000 habitantes. En este punto es necesario tener en cuenta que según el Estatuto de Autonomía de Canarias defina la capitalidad compartida entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife que, además de que conjuntamente superan ampliamente dicha población. Asimismo, cabe recordar que Canarias es el único territorio RUP del estado español, por lo que se propone la incorporación directa al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 12

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

Se propone añadir un apartado que sería el j) con el siguiente texto:

j) Medidas de fomento de los servicios de movilidad pública.

JUSTIFICACIÓN

El fomento de la movilidad pública responde a una visión de las políticas de movilidad alineada con la optimización medioambiental y circulatoria de nuestros entornos territoriales. Resulta aconsejable consignar que las directrices metodológicas abordarán medidas de fomento de la misma.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 12

Por otra parte, la protección y mejora de las condiciones laborales deben ser factores presentes en todo momento en la elaboración de políticas públicas, por su efecto transversal, por lo que también deben abordarse en los documentos de guías de buenas prácticas.

ENMIENDA NÚM. 13

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Se propone modificar el apartado a) y la adición de un apartado g)

a) El fomento de la movilidad activa, **de los servicios de movilidad pública** y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.

g) Medidas para garantizar la protección de los derechos de los trabajadores, evitar la gestión puramente algorítmica de éstos e impedir la precarización del mercado laboral en el ámbito de la movilidad.

JUSTIFICACIÓN

El fomento de la movilidad pública responde a una visión de las políticas de movilidad alineada con al optimización medioambiental y circulatoria de nuestros entornos territoriales. Resulta aconsejable consignar que las directrices metodológicas abordarán medidas de fomento de la misma.

Por otra parte, la protección y mejora de las condiciones laborales deben ser factores presentes en todo momento en la elaboración de políticas públicas, por su efecto transversal, por lo que también deben abordarse en los documentos de guías de buenas prácticas.

ENMIENDA NÚM. 14

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 27 con el siguiente texto:

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 13

posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, **se incluirán medidas para reducir el recurso a la conocida como flota gris, es decir, el uso de vehículos privados de empleados y empleadas para realizar desplazamientos por motivos de trabajo dentro del horario laboral.** Finalmente, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo.

JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de incentivar la movilidad sostenible, en los planes referidos también deberían incluirse medidas que reduzcan el uso de vehículos privados para desplazamientos por motivos laborales dentro de la jornada de trabajo. La edad media del parque de vehículos se encuentra por encima de los 13 años por lo que esta «flota gris» es causante de emisiones y de ineficiencias. Si las entidades públicas y privadas ponen a disposición modos alternativos para estos desplazamientos, siguiendo el orden de prioridades del artículo 29, se mejorará en los objetivos de la Ley.

ENMIENDA NÚM. 15

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Se propone introducir un nuevo apartado 6 en el artículo 27 del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible conforme a la siguiente redacción.

«6. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis. del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007».

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de ley de Movilidad Sostenible, futuro marco normativo encargado de vincular la movilidad a un derecho del ciudadano y establecer las condiciones para el disfrute de un sistema de movilidad sostenible, recoge la obligación de realizar planes de movilidad sostenible para entidades locales y grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno, que necesariamente incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, promoviendo el uso de medios de transporte de bajas emisiones.

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

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 16

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 28

De modificación

Texto que se propone:

Se propone modificar el apartado 4 del artículo 28 con el siguiente texto:

4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.

Estos mecanismos de financiación cubrirán tanto los gastos incurridos en el análisis previo como, entre otros, la elaboración de los planes y la puesta en marcha de las medidas previstas en dichos planes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 15

JUSTIFICACIÓN

Proponemos la financiación de los gastos derivados de la puesta en marcha de los planes de movilidad y no solo de la implementación de las acciones concretas del plan. Los Planes MOVES I y II contemplaban un eje para financiar la ejecución de medidas que ya formarían parte de un plan de movilidad aprobado con anterioridad. No obstante, la elaboración de los planes junto al análisis previo que requiere supone un elevado coste que desincentivaba a muchas empresas de iniciar siquiera el estudio del plan.

ENMIENDA NÚM. 17

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

De modificación

Texto que se propone:

Se propone modificar el apartado d) del punto 1 con el siguiente texto:

Artículo 29 punto 1 apartado d)

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

ENMIENDA NÚM. 18

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el punto 2 del artículo 29 con el siguiente texto:

Artículo 29. Punto 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 16

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

JUSTIFICACIÓN

Frente a los sistemas más tradicionales de compra o renting/leasing, los sistemas de alquiler de vehículos permiten el ajuste de las flotas a las necesidades de cada momento sin necesidad de mantener en uso un vehículo que, de otra manera, se utilizaría de manera ineficiente. Además, las empresas, especialmente las pymes, pueden encontrar más dificultades en renovar una flota anticuada, por lo que el alquiler les ofrece una manera asequible de transitar hacia la movilidad sostenible. El fomento del alquiler sin conductor, en colaboración con otros aspectos como los mencionados en este artículo 29. Facilita la reducción de externalidades negativas.

ENMIENDA NÚM. 19

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 31

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado e) del artículo 31 con el siguiente texto

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

JUSTIFICACIÓN

Para que el transporte sea verdaderamente inclusivo debe incorporar a las PMR en la fijación de tarifas de manera obligatoria.

ENMIENDA NÚM. 20

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 34

De modificación

Texto que se propone:

Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 34 con el siguiente texto:

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 17

actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, **para el servicio de taxi**, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestaria. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

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

JUSTIFICACIÓN

El taxi forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión aquí.

ENMIENDA NÚM. 21

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46

De modificación

Texto que se propone:

Se propone modificar el apartado c) del punto 1 del artículo 46 con el siguiente texto

c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo ~~privado~~ **particular** y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para evitar confusión. A lo largo del texto se menciona el vehículo privado en tres ocasiones cuando, en realidad, se quiere hacer referencia al vehículo particular, al que es propiedad de un individuo. Debemos recordar que los vehículos de movilidad compartida también son vehículos privados como también pueden ser algunos destinados al transporte público.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 18

ENMIENDA NÚM. 22

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el punto 1 del artículo 60 con el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

Agilizar las necesidades de financiación de un sistema deficitario como el de transporte público que requiere de financiación adecuada al inicio de cada ejercicio al objeto de poder configurar el presupuesto anual de la operadora, que debe evitar incurrir en causa de disolución por error presupuestario continuado.

ENMIENDA NÚM. 23

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el número 4 del apartado c) del punto 3 del artículo 60 con el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

Tener en cuenta la condición de RUP de Canarias, con sus condicionantes de lejanía e insularidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 19

ENMIENDA NÚM. 24

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado d) del punto 3 del artículo 60 con el siguiente texto

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso será inferior a ~~0,8~~ **1,0** ni superior a 1,2.

JUSTIFICACIÓN

Evitar que se penalice a futuro a entidades beneficiarias que tengan una mayor capacidad de financiación con recursos propios debido a su buena gestión y dedicación preferente de fondos, respecto a otros territorios con una organización menos eficiente. No se trata de «penalizar al que dedica más recursos» sino «al que se organiza de forma no eficiente».

ENMIENDA NÚM. 25

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 63

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el punto 2 del artículo 63 con el siguiente texto:

2. La innovación en movilidad deberá ser compatible con la seguridad, el uso responsable de las tecnologías, **la salvaguarda de las condiciones laborales**, la sostenibilidad en el sistema de transporte, la mejora de la eficiencia, y la efectividad del derecho a la movilidad.

JUSTIFICACIÓN

La tecnología, y en este caso la innovación en el contexto de los sandbox regulatorios, no puede servir para favorecer modelos que empeoren las condiciones laborales de los trabajadores. Hemos visto como en algunos casos las nuevas tecnologías no han traído los efectos esperados o han podido perjudicar la protección laboral, por lo que es fundamental introducir siempre una perspectiva social a la hora de promover la innovación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 20

ENMIENDA NÚM. 26

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 77

De modificación

Texto que se propone:

Se añaden dos apartados que serían f) y g) al punto 3 del artículo 77 con el siguiente texto:

- f) Impactos apreciables y previsibles sobre el mercado laboral.**
- g) Impactos apreciables y previsibles sobre los servicios de movilidad pública.**

JUSTIFICACIÓN

Sería coherente con nuestro modelo social que una de las variables a evaluar de los sandbox regulatorios sean los efectos sobre el mercado laboral y sobre la movilidad pública; tanto los apreciables como los futuros. Cómo se introduce una nueva tecnología puede afectar de forma directa a las condiciones laborales, por lo que debe ser siempre un factor a considerar.

ENMIENDA NÚM. 27

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 82

De modificación

Texto que se propone:

Se añaden dos apartados que serían g) y h) al artículo 82 con el siguiente texto:

- g) Protección del empleo y las condiciones laborales**
- h) Compatibilidad con los sistemas de transportes y los servicios de movilidad pública existentes, favoreciendo que los titulares de licencias puedan decidir si prestan un servicio mediante un vehículo automatizado, y evitando en todo caso que la prestación de servicios con vehículos automatizados se pueda desarrollar de manera desordenada del marco actual de autorizaciones y licencias.**

JUSTIFICACIÓN

Una posible introducción futura de vehículos automatizados en el sistema de transportes es un asunto que tiene amplias implicaciones en distintos ámbitos. En caso de producirse, debe respetarse el principio de una transición justa. Esto es, que dicha tecnología no venga a empeorar las condiciones de los trabajadores ni del mercado

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 21

laboral. La clave es que la tecnología se ponga al servicio del sistema de transportes y de las personas.

Debe evitarse que, tal como ha sucedido en el pasado, en paralelo a los sistemas autorizados de transportes se sitúen situaciones de hecho que se sitúen por fuera de los regímenes de autorización y licencia establecidos, subvirtiendo las finalidades de interés público que sirven de fundamento a éstos y situándose en una realidad paralela que distorsione la protección del interés ciudadano, la seguridad vial y la ordenación del territorio urbano.

Como parte de dicha filosofía, se propone que la comercialización de servicios mediante vehículos automatizados no se permita en paralelo a la estructura actual del modelo de transportes, sino en su caso dentro de la misma, en el marco de los regímenes de licencias y autorizaciones actualmente existentes.

ENMIENDA NÚM. 28

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95

De modificación

Texto que se propone:

El transporte de mercancías es un servicio ~~indispensable~~ **público esencial** para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

JUSTIFICACIÓN

El concepto de servicio indispensable no tiene connotación jurídica específica como pudiera ser la de servicio público esencial o la de servicio estratégico, en la línea de lo recogido en otros textos normativos como Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, o la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas. Y de manera muy destacada toda la normativa reguladora de la situación especial de pandemia como el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en cuyo artículo 18 regula los operadores críticos de los servicios públicos esenciales, entre los que recoge el transporte de mercancías y la logística.

ENMIENDA NÚM. 29

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 22

Texto que se propone:

Se modifica el punto 1 del artículo 96 con el siguiente texto:

Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España. **En cualquier caso, en el caso de Canarias, como región ultraperiférica de la Unión Europea, se considerarán Nodos Logísticos de Importancia Estratégica los puertos capitalinos de interés general, que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte.**

JUSTIFICACIÓN

Atender a la condición de Región Ultraperiférica de Canarias.

ENMIENDA NÚM. 30

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

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

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el punto 2 del artículo 42 con el siguiente texto:

Cuatro. Artículo 42

2. No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de ~~viajeros~~ o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora, salvo que reglamentariamente se fije un umbral menor.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión al transporte de viajeros a los efectos de la exención de autorización. Se está observando cómo en muchas ciudades hay centenares de vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supera los 40 km/h transportando a pasajeros por los centros históricos de las ciudades. Muchos de ellos, portando matrículas azules, que están reservadas para taxis y vehículos de alquiler con conductor.

La proliferación de estos vehículos supone un riesgo considerable para la seguridad vial y, por coherencia con los objetivos de la Ley, no deberían estar de entrada exentos del régimen de autorización que resulte aplicable.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 23

ENMIENDA NÚM. 31

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Intervención de las entidades locales en la intensidad de la oferta de transporte urbano.

Sin perjuicio de la normativa existente sobre regímenes de autorizaciones para transporte de viajeros, las entidades municipales podrán establecer en ejercicio de su autonomía local, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de transporte, medidas relativas a la ordenación del acceso y de la intensidad en la prestación de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros en vehículos de turismo de menos de nueve plazas, admisibles para su municipio con base en base las características de cada localidad.

El régimen de ordenación del acceso o ejercicio que en su caso se establezca deberá estar justificado por razones de interés público, tales como la protección del medioambiente urbano o la garantía de la seguridad vial y resultar proporcionado, garantizando en todo caso la sostenibilidad, calidad, accesibilidad y seguridad de los servicios de interés público involucrados.

JUSTIFICACIÓN

Sin perjuicio del resto de normativa que resulte aplicable, los Ayuntamientos deben también tener la capacidad de ordenar la intensidad del transporte que desarrolla en su entorno y, en particular, el número de vehículos de turismo que pueden prestar dichas actividades, sean éstos taxis o, en su caso, transporte urbano de vehículos con conductor (VTC).

Dada la vinculación de las entidades locales a la movilidad, la legitimidad para implantar la visión de interés público que entiendan procedentes para su territorio resulta irrenunciable para ellas.

Cada municipio tiene distintas necesidades y condiciones, tanto en el plano de la movilidad, tráfico, tipología urbanística, calidad del aire, demanda, turismo, etc, que determinan que la preservación del interés público medioambiental y la protección de la seguridad vial deban de ser afinados en cada caso. La intensidad de la oferta de transporte urbano bajo demanda afecta de manera determinante a estas dimensiones. Por lo tanto, siendo necesario que los Ayuntamientos tengan un papel más activo en el diseño de las políticas públicas relevantes y, en particular, en la determinación del nivel de admisibilidad de dicha intensidad, es razonable que la autonomía local se garantice por norma estatal.

De hecho, hasta la introducción de las limitaciones cuantitativas relativas establecidas en la normativa estatal y autonómica vigente —la llamada ratio 1/30 VTC/taxis—, los ayuntamientos debían emitir un informe favorable para la autorización de las licencias VTIC. Así constaba en el artículo 3 («Órgano competente sobre las autorizaciones») de la Orden de 1 de febrero de 1992 por la que se desarrolla la sección 2.^a del capítulo IV del título V del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, sobre arrendamiento de vehículo con conductor.

En lo que se refiere a los distintos requisitos podrían solicitarse para acceder a una autorización, está claro que las entidades locales son las mejor situadas para evaluar el umbral de tolerancia de sus municipios respecto a cuestiones de interés general como la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 24

protección del medioambiente urbano o a la seguridad vial; cuestiones todas ellas reconocidas como razones de interés general imperioso por el Tribunal de Justicia de la UE.

En este sentido, tenemos como ejemplo reciente de respeto pleno a la autonomía local la normativa aprobada por el Gobierno de Aragón, en el Decreto-ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor.

Concretamente, su artículo 2 («Modificación de la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón»).

El artículo 27 queda redactado en los siguientes términos:

«Para la realización de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo, bien en la modalidad de servicio de taxi, bien en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante, otorgada por el municipio en que esté residenciado el vehículo».

Otras disposiciones autonómicas relativas a la cuestión resultan sin embargo menos garantistas de la autonomía local, disminuyendo el margen para su posible ejercicio. Resulta por tanto necesario que la norma estatal en materia de movilidad sostenible confirme y preserve el espacio para el ejercicio de dicha autonomía local en este ámbito.

En definitiva, las entidades locales deben tener la capacidad de ordenar el número de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor que permiten operar en sus municipios, debiendo las disposiciones aplicables consignar convenientemente dichos instrumentos.

Es de destacar que, en tanto dicho ejercicio se encuentre justificado en razones de interés general imperioso y resulte proporcionado, él resultará coherente con la jurisprudencia del TJUE y con la propia Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxi y VTC) 2022/C 62/01. Por lo tanto, la consagración del respeto a la autonomía local y de la sujeción a dichos principios en esta norma legal resulta igualmente congruente con ello.

ENMIENDA NÚM. 32

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Garantía de servicio de interés público del servicio de taxi.

El servicio de taxi tiene la condición de servicio de interés público y, como tal, resulta parte integrante de los servicios de movilidad pública. Las disposiciones de desarrollo de la presente Ley, así como los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas de movilidad adoptados por las distintas autoridades competentes, deberán garantizar y resultar coherentes con dicha condición, como medio para asegurar un servicio de calidad suficiente y homogénea para todos los ciudadanos».

JUSTIFICACIÓN

El servicio de taxi surgió, se consolidó y sigue vigente en la actualidad como solución sistémica de los poderes públicos competentes de cara a la garantía de un servicio de transporte en vehículos de turismo con un nivel de agilidad, calidad y precio satisfactorios para la ciudadanía.

Su detallada regulación persigue además preservar no solo un nivel aceptable sino una garantía mínima de disponibilidad del servicio y nivel de protección y calidad homogéneas, en cualquier situación de pico de oferta y de demanda, en cualquier tipo de desplazamiento.

Dentro de dicha regulación destaca la relativa a las tarifas, reguladas para solucionar las asimetrías informativas con daño potencial a los demandantes, la ineficiencia de negociación unilateral y la uniformidad del servicio en relación con el coste con independencia de las condiciones exógenas.

Todo ello, limitando precisamente el ejercicio puntual de poder de mercado o de negociación por parte del proveedor, evitar fraudes o discriminaciones de precios entre segmentos de la demanda con diferentes sensibilidades —turistas, emergencia, usuarios privados, usuarios en desarrollo de su actividad...

Todas estas razones, partiendo de la necesidad de los poderes públicos de satisfacer de manera integral y consistente la necesidad ciudadana, configuran el servicio de taxi como un servicio público, vinculado indisolublemente a la autoridad municipal correspondiente.

Así ha sido reconocido por el Tribunal Supremo en infinidad de sentencias; por todas, la 921/2018, que la califica el servicio de taxi como servicio de interés público.

Pues bien, la conveniencia de garantizar que los distintos poderes públicos puedan promover una visión integral y holística de sus políticas de transporte y, en particular, de sus servicios públicos, propios o impropios, hace perentorio que la norma reguladora de la movilidad sostenible a nivel estatal, refrende expresamente la condición del taxi como servicio de interés público, por contraposición a otros modelos privados, sujetos en sus condiciones puramente la ley puntual de la oferta y la demanda y lejanos de tal sensibilidad.

Una movilidad sostenible pasa justamente por no poner en riesgo el nivel de suficiencia, homogeneidad y accesibilidad para el conjunto de los ciudadanos que las distintas autoridades competentes decidan para el servicio de transporte público de viajeros en vehículos de turismo, con independencia de la lógica mercantil.

Esta garantía resulta inherente al servicio del taxi; en consecuencia, el mismo debe constar explícitamente, como parte integrante de la movilidad pública y del desarrollo de las regulaciones y políticas públicas de movilidad en aplicación de esta Ley, en beneficio de todos los ciudadanos.

ENMIENDA NÚM. 33

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Reforma de la regulación de seguros de automóviles para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de las empresas de seguros para las personas víctimas de un accidente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 26

A fin de garantizar el derecho a la movilidad sostenible del artículo 4.º de la presente Ley, el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital propondrá al Consejo de Ministros modificaciones en la normativa del sector seguros para garantizar el cumplimiento de la obligación legal para que las aseguradoras de los vehículos culpables en un accidente proporcionen un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo hasta el abono de la indemnización».

JUSTIFICACIÓN

El seguro obligatorio del vehículo obliga a la empresa aseguradora a dar a la víctima de un accidente un vehículo de similares características durante el tiempo que la persona se vea privada del vehículo siniestrado o se le indemnice.

Cada año desde 2013, el Servicio de Reclamaciones de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones insiste en esta obligación y deja patente el incumplimiento reiterado por parte de las empresas aseguradoras. En la última memoria, podemos leer que asimismo se han resuelto expedientes en los que las entidades de los responsables no indemnizaron a los perjudicados en accidentes de circulación por los perjuicios, derivados y debidamente probados, de la imposibilidad de utilizar el vehículo hasta el abono de la indemnización.

En estos expedientes se indica que las aseguradoras de los vehículos culpables deberían proporcionar un vehículo de sustitución de similares características al siniestrado, o reembolsar el coste del alquiler de un vehículo o de los medios de transporte utilizados por el perjudicado, hasta el abono de la indemnización, siempre que el perjudicado acredite la necesidad de contar con un vehículo durante el tiempo que reste hasta el pago total de la indemnización.

Este incumplimiento ha obligado a algunas víctimas a acudir a los tribunales para reclamar el reembolso de los gastos del alquiler de un vehículo. En estos casos, se les ha dado la razón. De especial relevancia es la sentencia del Tribunal supremo STS 2499/2020 en la que se recoge esta obligación.

Sin embargo, sigue sin aplicarse esta obligación de manera generalizada. En muchas ocasiones, las empresas aseguradoras niegan este servicio aduciendo que no están obligadas jugando, por un lado, con la ambigüedad de la Ley y, por otro, contando con que la víctima no podrá asumir el pago del alquiler y el juicio posterior para reclamar su reembolso.

En determinadas ocasiones, las empresas de seguros descargan este servicio en los talleres, a los que obligan a tener a disposición una flota de vehículos de cortesía. Pero estos vehículos en muchas situaciones no cumplen el requisito de que sea un vehículo de similares características. Además, como denuncian las propias asociaciones del sector, la gestión de una flota sale fuera de su actividad y les añade un sobrecoste.

Por tanto, consideramos imprescindible que el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, del que depende la Dirección general de Seguros y Fondos de Pensiones, realice las modificaciones normativas necesarias para evitar que las empresas aseguradoras se escuden en una teórica ambigüedad de la legislación garantizando así la protección de los derechos de las personas víctimas de accidentes.

ENMIENDA NÚM. 34

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Texto que se propone:

Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio para ampliar el concepto de retribución flexible relacionada con la movilidad.

1. Se añade un nuevo apartado c) al artículo 42.2 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio:

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

2. Se modifica el apartado e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, que queda redactado de la siguiente manera:

«e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2 de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible y Compartida con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, dentro del concepto de retribución flexible se contemplan solo los servicios de transporte público colectivo. Consideramos necesario ampliar este concepto para dar cobertura a aquellas personas para las que el transporte público no solventa sus necesidades de movilidad por trabajo. Cuando no se dispone de una buena conexión en transporte público, a estas personas no se les ofrece ningún incentivo para utilizar otros modos sostenibles por lo que suelen recurrir al uso de su vehículo particular.

La inclusión de los servicios de movilidad sostenible (siguiendo la definición del artículo 2 del Proyecto de Ley en la que se incluyen, entre otros, la movilidad bajo demanda, compartida y colaborativa) dentro de la retribución flexible mejorará la aceptación de los planes de movilidad sostenible al trabajo. En este sentido, entendemos necesario que se aclare que estas cantidades pueden utilizarse tanto directamente por el empleado (por ejemplo, alquilando una bicicleta compartida a título personal) como si es la empresa la que pone el servicio a su disposición (por ejemplo, con un servicio de bus lanzadera).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 28

ENMIENDA NÚM. 35

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Fomento de servicios de Movilidad Sostenible.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en colaboración con otros departamentos del Gobierno y las Comunidades Autónomas, presentará, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, una propuesta de Plan de Fomento de Servicios de Movilidad Sostenible. El objetivo del Plan consistirá en incentivar mediante la concesión de ayudas mediante tarjeta prepago el uso de los distintos servicios de movilidad para las personas que achatarran un vehículo contaminante. Este Programa será alternativo a los ya existentes de incentivos a la compra y seguirán las líneas generales sobre elegibilidad en cuanto a achatarramiento y cuantía de ayudas establecidas en el Plan MOVES III.

JUSTIFICACIÓN

Dentro de la estrategia del Gobierno de fomentar la movilidad activa y los servicios de movilidad como alternativa a la utilización de vehículos particulares, consideramos necesario que se cree un programa específico como alternativa a los planes MOVES enfocado, precisamente, en los servicios de movilidad. De esta forma, se crearía una línea de ayudas para que ciudadanos y ciudadanas puedan utilizar una tarjeta prepago exclusivamente en servicios de movilidad al achatarrar un vehículo contaminante siguiendo los criterios del Plan MOVES III. Este programa facilitará a las personas que no tienen capacidad de compra de un vehículo nuevo puedan achatarrar su vehículo manteniendo sus necesidades de movilidad cubiertas con el uso de modos de corta, media y larga distancia (sistemas de bicicletas compartidas, transporte público colectivo, arrendamiento de vehículos con y sin conductor, y trenes y autocares de media y larga distancia).

ENMIENDA NÚM. 36

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

De modificación

Texto que se propone:

Se propone modificar el apartado b) del punto 4 con el siguiente texto

«b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio **al mismo operador o** a un operador distinto, de conformidad con los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 29

sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.»

JUSTIFICACIÓN

No se justifica la exclusión del operador que estaba realizando el servicio en un supuesto en que el retraso en la nueva licitación es imputable a la Administración. El concesionario podría continuar en precario en la línea de las previsiones de la LOTT.

ENMIENDA NÚM. 37

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

De adición

Texto que se propone:

«En caso de que la aplicación de esta ley imponga nuevas obligaciones a empresas públicas o privadas que, con independencia de su situación administrativa, presten servicios de movilidad o transporte incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley en vigor, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostes generados».

JUSTIFICACIÓN

Prever los sobrecostes generados por la aplicación de la nueva Ley.

ENMIENDA NÚM. 38

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

«Artículo 56. *Contribución Financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano e insular integrado.*

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 30

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano **e insular integrado**, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías. **A todos los efectos, también se entenderán incluidos en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad sostenible el servicio de transporte público colectivo de carácter metropolitano gestionado por entidades supramunicipales, consorcios o entidades autonómicas.**

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta Ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano **e insular integrado** en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana **o insular** con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Reconocer la singularidad de Canarias, un territorio en el que se ha demostrado la eficiencia de la gestión integrada a nivel insular del transporte público. La Ley 13/2007 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias contempla el concepto de transporte insular integrado como instrumento de coordinación para la planificación y financiación de los servicios públicos de transporte, por lo que es necesario que se incorpore esta modalidad de ámbito territorial junto a las de servicio urbano y metropolitano. Sobre este modelo existen entidades consorciadas a nivel insular que se deben contemplar.

ENMIENDA NÚM. 39

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional nueva. *Consideraciones específicas para Canarias como Región Ultraperiférica de la Unión Europea.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana adaptará el desarrollo de la presente ley y, en general, las políticas en materia de transportes a la consideración de Canarias como Región Ultraperiférica, reconocida en el artículo 349 del TFUE de la Unión Europea. A tal fin, colaborará con el Gobierno de Canarias en la puesta en marcha de las iniciativas previstas en la presente ley.

2. Los fondos derivados de la aplicación de esta Ley no computarán a los efectos de las cantidades previstas en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 31

JUSTIFICACIÓN

El artículo 349 TFUE reconoce el status de Canarias como Región Ultraperiférica, obligando al Estado español a adaptar sus políticas en materia de transportes a las especiales circunstancias de Canarias. Asimismo, según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 19/1994 de 6 de julio de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, las cantidades percibidas en función de la financiación contemplada para cualquier territorio en España, no pueden detraerse ni computarse a los efectos de lo contemplado en dicho Régimen Económico y Fiscal.

ENMIENDA NÚM. 40

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional nueva. *Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos balear y canario.*

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

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

1. Las infraestructuras ferroviarias de los archipiélagos de Baleares y Canarias formarán parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. El administrador general de infraestructuras ferroviarias de interés general podrá intervenir en el desarrollo de dichas redes a través de la vía del contrato de concesión previsto en la Ley de Contratos del Sector Público, garantizando la financiación de los costes de la construcción a la entidad concesionaria. La concesión podrá otorgarse de manera directa a las entidades públicas adscritas a las comunidades autónomas o corporaciones insulares cuyo objeto social incluye el desarrollo y explotación de las mencionadas infraestructuras.»

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con los objetivos de transporte colectivo planteados en el Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 41

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 32

Texto que se propone:

Se propone añadir en el apartado 2 del artículo 1 del Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las ciudades de Ceuta y Melilla una nueva letra c) con el siguiente texto:

«ser hijo menor de edad de padres o madres separados legalmente o divorciados con domicilio habitual en la península cuando uno de sus progenitores se halle inscrito en el padrón municipal en cualquiera de los municipios comprendidos en el ámbito de aplicación de esta norma.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 42

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

De una nueva Disposición Final

De adición de una nueva Disposición Adicional en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre

Se introduce una nueva Disposición Adicional en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, del siguiente tenor:

«Disposición adicional vigesimonovena.

Del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias en Canarias

“De conformidad con los artículo 3 y 168 del Estatuto de Autonomía de Canarias, en atención a las condiciones de lejanía e insularidad que le confieren a Canarias la condición de región ultraperiférica de la Unión Europea, tendrán la consideración de interés general las infraestructuras ferroviarias que faciliten la integración del territorio del Archipiélago y su conexión nacional e internacional, a efectos de garantizar su financiación por el Estado, a través de los organismos competentes, correspondiendo a la Comunidad Autónoma de Canarias, de acuerdo con el sistema de distribución competencial que resulta de su Estatuto de Autonomía, la totalidad de las competencias en relación con dichas infraestructuras y con el transporte ferroviario.

A tal efecto, se suscribirá el oportuno instrumento convencional con un plazo inicial de diez años, pudiendo acordarse su prórroga por un periodo adicional de hasta siete años, en el que se establecerá el régimen de colaboración para acometer las obras cuya financiación le corresponde asumir a la Administración General del Estado.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 33

JUSTIFICACIÓN

En Canarias, con un territorio fragmentado y limitado, que cuenta además con un alto porcentaje de espacio protegido y que sufre una importante congestión del tráfico, se hacen necesarias fórmulas de movilidad más sostenibles, públicas y colectivas, como es el transporte ferroviario, por su eficiencia tanto desde un punto de vista ambiental como económico.

Las infraestructuras ferroviarias canarias, en las islas capitales de provincia, son de interés general dado que facilitarán la cohesión del territorio a través de la accesibilidad y conectividad, tanto nacional como internacional, por contar, entre otros, con aeropuertos de la red global transeuropea que mueven más de 12 millones de pasajeros. Siendo, asimismo necesaria, la financiación de estas infraestructuras de las que hasta ahora no se ha visto beneficiado el Archipiélago, en atención a las condiciones de lejanía e insularidad que le confieren a Canarias la condición de región ultraperiférica de la Unión Europea.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.— **Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

ENMIENDA NÚM. 43

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

[...]

2. En particular esta ley pretende:

[...]

f) Fijar objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 34

ENMIENDA NÚM. 44

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

[...]

2. En particular esta ley pretende:

xxx) Establecer un sistema de cooperación respetuoso con las competencias, recogidas en los estatutos de autonomía correspondientes, entre el estado y las CCAA competentes.

ENMIENDA NÚM. 45

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

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

[...]

xxx) Análisis de ciclo de vida: proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.

ENMIENDA NÚM. 46

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 35

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

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

[...]

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

ENMIENDA NÚM. 47

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 3

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 3. *Relaciones entre administraciones públicas.*

[...]

3. El diseño, desarrollo y concreción de las medidas de política de movilidad sostenible en cada uno de los modos de transporte corresponderá a las administraciones públicas competentes sobre el respectivo modo.

ENMIENDA NÚM. 48

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 4. *Derecho a la movilidad sostenible.*

1. Se reconoce el derecho de toda la ciudadanía a la movilidad sostenible y a disfrutar de un sistema multimodal de transporte sostenible y justo que tenga como columna vertebral los tres modos más sostenibles: el peatonal, el ciclista y el ferroviario, y como complemento a los otros modos: el carretero, el fluvial, el marítimo y el aéreo, logrando la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad. Por ello, las administraciones públicas han de impulsar el desarrollo e implementación de este sistema multimodal de transporte, en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 36

productivas y comerciales, además de atender las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas geográficas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.

[...]

ENMIENDA NÚM. 49

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 4. *Derecho a la movilidad sostenible.*

[...]

6. El Gobierno elaborará, en el plazo de 1 año tras la aprobación de esta Ley, una Estrategia Nacional para definir, prevenir, atender y evaluar situaciones de pobreza en transporte en hogares o personas individuales.

ENMIENDA NÚM. 50

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

1. Seguridad de las personas y del sistema **multimodal de transporte** en su conjunto: Se incluye la seguridad **en la circulación y en las actividades logísticas**, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad. **La seguridad tendrá especial atención a las personas usuarias más vulnerables frente a agresiones sexistas consiguiendo trasladar una percepción de transporte seguro.**

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 37

ENMIENDA NÚM. 51

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

Nuevo) Seguridad de las personas y del sistema **multimodal de transporte** en su conjunto: Se incluye la seguridad **en la circulación y en las actividades logísticas**, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad. **La seguridad tendrá especial atención a las personas usuarias más vulnerables frente a agresiones sexistas consiguiendo trasladar una percepción de transporte seguro.**

ENMIENDA NÚM. 52

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Título i. Artículo 7

De modificación

Texto que se propone:

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

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

[...]

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

En el ámbito de los títulos de transporte se impulsará la interoperabilidad de las tarjetas expedida por las diferentes comunidades autónomas y por el resto de sistemas intermodales de la Unión Europea.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 38

ENMIENDA NÚM. 53

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

7. Son documentos complementarios del DOMOS los documentos de directrices metodológicas de los informes de impacto medioambiental y de impacto sobre la movilidad sostenible que deberán exigirse a los instrumentos de planificación.

ENMIENDA NÚM. 54

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 20. *Los documentos de guías de buenas prácticas.*

[...]

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

nuevo) El fomento de la movilidad infantil autónoma.

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

ENMIENDA NÚM. 55

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 30

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 39

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

a) La elaboración de normativa municipal que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.

c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados.

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

h) El desarrollo de una política de movilidad infantil que persiga asegurar el acceso de la infancia a los bienes públicos y los servicios urbanos. Así mismo, se debe crear condiciones para que los menores puedan explorar y disfrutar de su hábitat cotidiano e ir progresivamente adquiriendo autonomía en sus desplazamientos.

ENMIENDA NÚM. 56

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 35

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 40

Texto que se propone:

Artículo 35. ~~Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos.~~ **Uso y suministro de fuentes de energía de origen renovable y cero emisiones de gases de efecto invernadero y otros servicios en aeropuertos.**

[...]

ENMIENDA NÚM. 57

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 35

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

5. De manera complementaria a lo establecido en el párrafo anterior, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a reducir la cantidad de aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernaderos diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión.

ENMIENDA NÚM. 58

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 36. ~~Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.~~ **Uso y suministro de fuentes de energía de origen renovable y cero emisiones en puertos.**

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 41

ENMIENDA NÚM. 59

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 38

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 38. *Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.*

[...]

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el Artículo 34 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción **de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación atmosférica, que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.**

[...]

ENMIENDA NÚM. 60

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 49. *Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.*

1. Sin perjuicio de las previsiones contenidas en esta ley, los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal se regirán por lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, por la reglamentación de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, y por la legislación general sobre contratación del sector público que resulte de aplicación.

Si dichos contratos adoptasen la modalidad de contrato de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017.

2. Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 42

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.

4. Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma.

5. Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.

6. Cuando entre dos Comunidades Autónomas existan, por razones históricas o de cualquier otro tipo, relaciones de movilidad cotidiana que no afecten a las poblaciones que, con carácter general, atienden los servicios de competencia estatal, las Comunidades Autónomas correspondientes, con la participación, en su caso, de las entidades locales, deberán establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas. Será necesario, en su caso, que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

La Administración General del Estado podrá participar en la financiación de estos servicios.

7. Los servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal deberán facilitar el transporte de bicicletas en la medida que sea posible, y, en cualquier caso, informar de forma clara de la posibilidad y las condiciones de transporte para bicicletas en los puntos y portales de venta de billetes.

Nuevo. Los vehículos de transporte de pasajeros por carretera con título habilitante de cualquier país miembro de la UE y cuya principal actividad sean las rutas internacionales, podrán hacer en España paradas para recoger y dejar viajeros en cualquier localidad, en cumplimiento del Reglamento (CE) número 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009. Para garantizar la condición de internacional de la línea que se establece en dicho reglamento, el porcentaje de cabotaje realizado en el territorio español no podrá exceder el 49 % del total de pasajeros transportados.

ENMIENDA NÚM. 61

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 43

Texto que se propone:

Artículo 52. *Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.*

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

a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.

b) **Estudio de rentabilidad económica, financiera y de su impacto social ambiental y territorial. El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.**

El estudio debe abarcar el total del ciclo de vida de la infraestructura para permitir evaluar las cargas y beneficios atribuibles a la misma, el análisis debe ser extensible a sus diferentes alternativas planteadas, evaluando sus impactos económicos, sociales y ambientales, incluido su contribución al cambio climático, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados.

Los resultados de este análisis deben ser públicos y accesibles.

[...]

ENMIENDA NÚM. 62

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 52. *Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.*

[...]

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

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

Las evaluaciones deben llevarse a cabo por una autoridad independiente, no por el promotor.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 44

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

ENMIENDA NÚM. 63

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 52. *Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.*

[...]

5. Al menos con una periodicidad quinquenal, el Consejo de Ministros encargará a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI la realización de un estudio para la evaluación de los análisis ex post realizados, con objeto de analizar la eficacia y eficiencia del gasto público, en los términos previstos en el artículo 5.3 de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal. La AIReF deberá realizar a la mayor brevedad posible una evaluación del sistema de infraestructuras de transporte actual que sirva de marco previo de referencia para tener en cuenta en las posibles actuaciones en materia de infraestructura viaria, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

ENMIENDA NÚM. 64

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, **analizando de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero**, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 45

establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

[...]

ENMIENDA NÚM. 65

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 55

De supresión

ENMIENDA NÚM. 66

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 95. *Transporte de mercancías.*

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

2. Las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias y a través de la interlocución con las empresas del sector llevarán a cabo las acciones necesarias para asegurar la intermodalidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través, entre otras, de la renovación de flotas mediante la utilización de vehículos eléctricos a batería o propulsados por hidrogeno verde.

ENMIENDA NÚM. 67

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Disposición adicional sexta

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 46

Texto que se propone:

Disposición adicional sexta. *Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.*

[...]

2. Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios, **y estableciendo objetivos de reducción de dichos impactos, así como medidas concretas para su consecución en el corto, medio y largo plazo, e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad.** Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, **así como de entidades de la sociedad civil de referencia en lo que concierne a sostenibilidad en el transporte aéreo.**

ENMIENDA NÚM. 68

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

ENMIENDA NÚM. 69

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

Texto que se propone:

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

1. El Gobierno **impulsará la Estrategia Estatal de impulso del uso de la bicicleta**, cuya **elaboración, implementación**, seguimiento y actualización

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 47

corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **junto con el resto de instituciones autonómicas competentes**, que tendrá como finalidad:
[...]

ENMIENDA NÚM. 70

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 71

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Nueva Disposición Adicional. *Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios.*

El Gobierno elaborará un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera. El Plan Estatal

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 48

para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrá como finalidad garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en todos los municipios y comarcas en un radio de 25 km.

ENMIENDA NÚM. 72

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera

De modificación

Texto que se propone:

Disposición transitoria tercera. *Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.*

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidad Media Distancia (Avant)» y «Ancho Métrico», Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018-2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la **modificación**, reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público, **así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria que conlleven un mejor servicio, y en su caso** proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios.

Igualmente, el Ministerio fijará un procedimiento específico para la solicitud de implantación de nuevos servicios ferroviarios que permitan atender las necesidades señaladas.

[...]

ENMIENDA NÚM. 73

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 49

Texto que se propone:

Disposición transitoria tercera. *Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.*

[...]

2. La propuesta de reducción, supresión **o nueva implantación** de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción, o supresión **o nueva implantación** del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan, **incluyendo las externalidades de los diversos medios de transporte.**

La solicitud de supresión del servicio deberá ir acompañada de una propuesta de implementación alternativa que iguale o mejore la eficiencia energética y el impacto positivo social y medioambiental del servicio a suprimir.

[...]

ENMIENDA NÚM. 74

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera

De modificación

Texto que se propone:

Disposición transitoria tercera. *Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.*

[...]

6. **Las personas empleadas por las empresas operadoras de transporte ferroviario de viajeros declarado obligación de servicio público de competencia estatal que tengan encomendadas las funciones de control e inspección de títulos de transporte de viajeros, en los actos de servicio y en los actos motivados por estos, tendrán la consideración de agentes de la autoridad en relación con el ejercicio de sus funciones de vigilancia inmediata de la observancia en el control de la posesión por los viajeros de un título válido de transporte.**

Dichas personas deberán ejercer las correspondientes funciones inspectoras y habrán de dar cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes.

ENMIENDA NÚM. 75

Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 50

De adición

Texto que se propone:

Disposición final XXX. *Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.*

Se da nueva redacción al artículo 23 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que quedaría en estos términos:

«Artículo 23. *Exenciones de peaje.*

En el caso de que estuvieran establecidos peajes no estarán obligados a su abono, los vehículos de las fuerzas armadas, los de los cuerpos y fuerzas de seguridad, ni los de los servicios contra incendios.

Tampoco lo estarán los vehículos al servicio de las autoridades judiciales, de emergencia o protección civil, las ambulancias, ni los de la propia explotación e inspección de carreteras, ni los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas.

Estarán también exentos del pago de peajes los vehículos privados no destinados al transporte colectivo de viajeros que transporten o sean conducidos por personas que sean titulares de una tarjeta de estacionamiento, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Asimismo, tampoco estarán obligados al abono del peaje los vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad, cuyos propietarios sean titulares de una tarjeta de estacionamiento de acuerdo con lo prescrito en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre.»

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Ione Belarra Urteaga**, Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (SUMAR) y Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 76

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 4. *Derecho a la movilidad sostenible.*

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 77

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

A la rúbrica

De modificación

Texto que se propone:

Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 52

ENMIENDA NÚM. 78

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 19. *Los documentos de directrices metodológicas.*

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS **los informes de impacto medioambiental y de impacto sobre la movilidad sostenible que deberán exigirse a los instrumentos de planificación**.que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los **diferentes modos de transporte y la movilidad : peatonal, ciclista, ferroviario, carretero, fluvial, marítimo y aéreo** y su implantación en el correspondiente ámbito.

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

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

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

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

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

e) Zonas de bajas emisiones.

f) Distribución urbana de mercancías.

g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.

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

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

3. Las directrices metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior.

La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte será principio inspirador de estas directrices.

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 53

ENMIENDA NÚM. 79

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 20. *Los documentos de guías de buenas prácticas.*

1. Los documentos de guías de buenas prácticas son documentos complementarios del DOMOS que recogen actuaciones y experiencias satisfactorias de las administraciones públicas, entidades y empresas, que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otras.

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

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

b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.

c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.

d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.

e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.

f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.

g) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 80

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 54

Texto que se propone:

Artículo 21. *Concienciación y sensibilización.*

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

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

c) Los planes estratégicos de movilidad, incluirán un programa de sensibilización y formación en movilidad sostenible destinada a la ciudadanía, los profesionales y las autoridades con competencias en gestión de la movilidad, el urbanismo, el transporte y el tráfico. Dicho programa será revisado bianualmente.

d) Los programas de educación y formación para la movilidad irán orientados a: 1) comprender los conflictos de intereses en el uso de la vía, 2) mostrar las ventajas del urbanismo de proximidad y el desarrollo local y sus efectos sobre la dependencia del automóvil. 3) influir en la elección modal de transporte por sus repercusiones sobre la salud, la naturaleza, la equidad y la convivencia,

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

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

a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.

b) Instrumentos de comunicación y participación.

c) Difusión de buenas prácticas.

d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 55

ENMIENDA NÚM. 81

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 21. *Concienciación y sensibilización.*

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

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

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

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

a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.

b) Instrumentos de comunicación y participación.

c) Difusión de buenas prácticas.

d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.

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

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

g) Creación de una Agencia de fomento de la movilidad sostenible al trabajo con el objetivo de concienciar y sensibilizar y dar apoyo y asesoramiento a las empresas y a las administraciones públicas en la elaboración, ejecución y seguimiento de los planes de movilidad de los grandes centros generadores de movilidad y los Planes sostenibles al trabajo.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 56

ENMIENDA NÚM. 82

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

1. La presente ley tiene por objeto ~~establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.~~

a) **La ciudadanía y el tejido social y productivo, colectiva e individualmente, pueda disponer de un sistema multimodal de transporte, eficiente, descarbonizado, respetuoso con la biodiversidad, justo e inclusivo como herramienta para lograr la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad, además de una mayor cohesión social y territorial, contribuir a una actividad productiva resiliente en el marco de la emergencia climática existente, junto a alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y la mejora de la calidad del aire que se determinan en las letras b) y c) de este apartado, así como de reducción de la pérdida de biodiversidad.**

b) **conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible. Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC. A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 27 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2021-2030 en vigor.**

c) **Con respecto a la calidad del aire, se plantea lograr para 2030 que todas las ciudades españolas cumplan los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su versión más reciente o, como mínimo, conforme a los valores de la actualización realizada por la OMS en septiembre de 2021.**

2. En particular esta ley pretende:

a) **Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema multimodal integrado de movilidad-transporte para todos los ciudadanos y las ciudadanas, todas las personas público, social, eficiente, saludable, seguro, sostenible, descarbonizado, asequible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.**

b) **Facilitar la existencia de un sistema multimodal de transporte s de mercancías, y su correspondiente logística, público, social, inclusivo, eficiente, sostenible, descarbonizado y resiliente.**

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

d) Fortalecer los mecanismos de coordinación y cooperación **interadministrativa y de transparencia en la concepción**, diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, ~~transporte y movilidad para el transporte y de los servicios de transporte~~.

e) Establecer un modelo de participación de **las administraciones públicas** (Administración General del Estado, **administraciones autonómicas y administraciones locales**), en la financiación del transporte **público, urbano y rural, e interurbano**, que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad, **eficiencia energética y respeto medioambiental**.

f) **Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos y recursos humanos y técnicos suficientes para la implantación y desarrollo de este sistema multimodal de transporte**.

g) **Garantizar que las decisiones de inversión maximicen los beneficios sociales y ambientales, priorizando, no sólo el corto plazo, sino esencialmente el medio y el largo plazo**.

h) **Descartar cualquier subsidio o rescate destinado a modos y medios de transporte basados en el consumo de combustibles fósiles ya que dificultarían y retrasarían por décadas la necesaria descarbonización de la actividad productiva**.

i) **Impulsar las actividades que sean intensivas en la generación de empleo sostenible**.

j) **Acelerar una transición ecológica justa que ponga a todas las personas en el centro, capacitándolas para los nuevos escenarios**.

k) **Impulsar plataformas de trabajo colaborativo que permitan avanzar más rápidamente en la transición ecológica**.

l) **Asegurar que el sistema multimodal de transporte toma en consideración la protección de la biodiversidad**.

m) **Facilitar sistemas alternativos de diversos modos de transportes de mercancías y logísticas que garanticen este servicio esencial de manera integrada, eficiente, accesible, inclusiva, sostenible, segura y resiliente**.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 83

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 22. *Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.*

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional ~~promoverán~~ **garantizarán** la implicación de la sociedad en el desarrollo e

implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable, y sostenible y **autónoma**, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.

2. En el currículo de la enseñanza básica y ~~del Bachillerato~~ **secundaria postobligatoria** se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, **concienciando sobre la violencia vial** y fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental. **También se incluirá formación en el cálculo del impacto ambiental.**

3. Las Administraciones educativas ~~establecerán~~ **garantizarán** el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad **escolar** activa ~~segura, sostenible y conectada~~ y **autónoma**, y ~~favorecerán~~ **garantizarán**, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de caminos escolares seguros, promoviendo los desplazamientos seguros y sostenibles.

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

5. Asimismo, en el ámbito ~~universitario~~ **de la educación superior** y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

6. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los contenidos. De igual modo, se fomentarán acciones formativas dirigidas al personal no docente, los equipos directivos y la comunidad educativa, con especial atención a las personas representantes del alumnado y de las familias en los consejos escolares y sociales.

7. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la formación en el marco del aprendizaje a lo largo de la vida, con acciones formativas dirigidas a personas de cualquier edad, en formato tanto presencial como virtual, orientadas no solo a la adquisición de nuevas aptitudes en el ámbito de la movilidad y los transportes sostenibles, sino a la difusión y el conocimiento de la nueva cultura de la movilidad.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 59

ENMIENDA NÚM. 84

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 23

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 23. *Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados.

Dicha planificación debe aspirar a dejar de invertir y favorecer las infraestructuras de carretera y aéreas para conseguir el cese de la financiación de nuevos proyectos en vías de alta capacidad y aeropuertos en 2028.

La planificación deberá favorecer aquellos medios de transporte con menor huella de carbono, y en especial, favorecer la planificación de infraestructuras para trayectos de pasajeros transfronterizos en tren. Debe incluir un monitoreo del impacto climático y ambiental de cada de sus acciones e inversiones

2. El Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) deberá responder al contenido de esta ley y al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) regulado en el artículo 16.

3. Su contenido deberá ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad.

4. Se deberá prestar una atención especial al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.

5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación y de corresponsabilidad en su financiación, entre las distintas administraciones competentes.

6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible. **Así mismo, antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a evaluación de impacto normativo de género, edad, familia y capacidades, y a consulta pública.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 60

7. Corresponde su aprobación al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, vistos los informes del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

8. El plazo máximo de vigencia del IPEEM será de diez años. Cada cinco años se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

9. Los instrumentos de planificación de infraestructuras y transportes de ámbito estatal previstos en la normativa sectorial en materia de infraestructuras de transporte que se aprueben desde la entrada en vigor de esta ley deberán ser coherentes con el IPEEM y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 85

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 25

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 25. *Planes de movilidad sostenible de entidades locales.*

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de ~~20.000~~ **10.000** habitantes y menos de 50.000 habitantes, **así como las áreas formadas por municipios colindantes que cumplan la anterior condición de población**, deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

2. Las Comunidades Autónomas podrán recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios no incluidos en el apartado anterior, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. Cuando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.

3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 19 y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos.

4. Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 61

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 86

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

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

a) Accesibilidad: facilidad de acceso **a los bienes, servicios y contactos con las demás personas; a un servicio de transporte conformado por la correspondiente infraestructura y los medios de transporte propios de cada modo; a un territorio o desde un territorio al resto de territorios**, con independencia de ~~sus~~ las circunstancias de **cada persona en cuanto a** discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra la información ~~sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de,~~ **el acceso y los métodos de pago de distintos modos de transporte, conformando una única oferta a disposición del usuario y evitando disponer de un coche en propiedad. Este servicio ofrece la ruta más adecuada optimizando entre los distintos parámetros como tiempo, coste, emisiones de gases de efecto invernadero o promoviendo** la movilidad activa.

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) ~~Carril, vía~~ **Vía, carril** o plataforma reservada: infraestructura para el transporte ~~terrestre~~ reservada al uso exclusivo de determinados ~~vehículos~~ **medios**, como ~~la marcha a pie, los desplazamientos en bicicleta s-o cielos,~~ **la circulación**

de trenes, tranvías o metros ligeros, autobuses o autocares, ~~tranvías o metros ligeros~~ y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de ~~bajas~~ **cero** emisiones.

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad.**

g) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas **dulces y marinas**, cambio climático, ruido, **(incluido el ruido submarino)**, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social

h) Gestión de la demanda de ~~de~~ **movilidad transporte**: políticas, estrategias, y planes y **actuaciones** ~~que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible~~ **destinadas a lograr que la ciudadanía modifique sus incentivos, hábitos y pautas de desplazamiento a gran escala, usando diversas alternativas viables, efectivas y atractivas que provoquen esos cambios con el fin de reducir los costes externos, incluidos los medioambientales, o las externalidades del transporte.**

i) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

j) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido, en todo caso, el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

k) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

l) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género, o pertenencia a un determinado grupo social.

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface ~~en~~ **con un consumo mínimo de energía** y un tiempo ~~y con un coste~~ razonable ~~s~~, tanto para el ~~usuario~~ la persona como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que, ~~se reducen y para limitar~~ **se reducen y para limitar** los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, ~~en particular~~ **y con el fin de alcanzar la máxima descarbonización del transporte, se reducen al máximo, entre otros,** la emisión ~~a la atmósfera~~ de gases de efecto invernadero ~~y otros~~, **la emisión de** contaminantes **atmosféricos y de las aguas dulces y marinas y del suelo**, el ruido **tanto terrestre como submarino**, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats. y la reducción

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 63

de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

n) Nudo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan **funciones intermodales con la inclusión de** actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, **las plataformas intermodales ferroviarias**, los centros de transporte por carretera, ~~las instalaciones ferroviarias de intercambio modal~~, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferropuertuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

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

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

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

r) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

s) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

t) Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

u) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

v) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

x) **Análisis de ciclo de vida:** proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.

y) **Centro de trabajo:** lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.

z) **Distribución urbana de mercancías:** referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.

aa) **Energía eléctrica renovable:** energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables.

bb) **Fuente de energía renovable:** fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, contribuyendo a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.

cc) **Energía eléctrica renovable:** energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.

dd) **Medio de transporte:** vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.

ee) **Medio motorizado:** vehículo para el transporte de personas y mercancías impulsado exclusivamente por su propio motor

ff) **Medio no motorizado:** vehículo que necesita para su desplazamiento de la fuerza humana.

gg) **Modo de transporte:** clasificación general de los medios de transporte atendiendo al tipo de infraestructura o forma de desplazamiento.

hh) **Movilidad obligada:** desplazamiento que, independientemente de su origen o destino, se realiza generalmente con frecuencia diaria y trayecto fijo para desarrollar tareas o funciones laborales, educativas, de cuidado de otras personas o de acceso a servicios básicos.

ii) **Obligaciones de servicio público:** cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región

jj) **movilidad cotidiana:** incluye la movilidad obligada y aquella correspondiente al desarrollo de los cuidados u otras actividades no incluidas en la definición de movilidad obligada, pero que se realiza con frecuencia casi diaria.

kk) **Capacidad socioambiental de la vía.** Aquella en la que la contaminación atmosférica o sonora está dentro de lo que la OMS considera no dañino para la salud, garantiza otros usos de la vía diferente de el tráfico y favorece el desplazamiento activo, autónomo y seguro, de usuarios vulnerables.

ll) **Entornos o zonas saludables:** son aquellos espacios principalmente en el entorno de centros educativos, sociales, culturales, sanitarios o de tiempo libre, diseñados con una alta calidad socioambiental, accesibilidad universal, bajas emisiones, seguros y saludables, libres de tráfico y aparcamiento de autos, abiertas a un uso social y de estancia apoyadas por el mobiliario urbano oportuno.

mm) **Camino escolar:** recurso educativo que nos permite reflexionar colectivamente, incluyendo a la infancia, sobre el problema de que la infancia está perdiendo el espacio público, incluso para algo tan cotidiano como ir de casa al colegio, siendo el abuso del coche su principal causa-consecuencia.

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

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

a) **Autoridad de supervisión:** administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) **Comisión de personas expertas en movilidad:** grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

c) **Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»):** conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se regirá bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.

d) **Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»):** la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.

e) **Promotor:** cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

f) **Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»):** conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 66

ENMIENDA NÚM. 87

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

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

a) **Accesibilidad:** facilidad de acceso **a los bienes, servicios y contactos con las demás personas; a un servicio de transporte conformado por la correspondiente infraestructura y los medios de transporte propios de cada modo; a un territorio o desde un territorio al resto de territorios**, con independencia de ~~sus~~ las circunstancias de **cada persona en cuanto a** discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) **Aplicación de movilidad como servicio:** herramienta digital que integra la información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de, **el acceso y los métodos de pago de distintos modos de transporte, conformando una única oferta a disposición del usuario y evitando disponer de un coche en propiedad. Este servicio ofrece la ruta más adecuada optimizando entre los distintos parámetros como tiempo, coste, emisiones de gases de efecto invernadero o promoviendo** la movilidad activa.

c) **Área o entorno metropolitano:** área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.

d) **Autoridad de transporte metropolitano:** entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) ~~Carril, vía~~ **Vía, carril** o plataforma reservada: infraestructura para el transporte ~~terrestre~~ reservada al uso exclusivo de determinados ~~vehículos~~ **medios**, como **la marcha a pie, los desplazamientos en bicicleta s o eielos, la circulación de trenes, tranvías o metros ligeros**, autobuses o autocares, ~~tranvías o metros ligeros~~ y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de ~~bajas~~ **cero** emisiones.

f) **Conectividad:** cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad.**

g) **Costes externos:** costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas **dulces y marinas**, cambio climático, ruido, **(incluido el ruido submarino)**, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social

h) Gestión de la demanda de **movilidad transporte**: políticas, estrategias, y planes y **actuaciones** que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible **destinadas a lograr que la ciudadanía modifique sus incentivos, hábitos y pautas de desplazamiento a gran escala, usando diversas alternativas viables, efectivas y atractivas que provoquen esos cambios con el fin de reducir los costes externos, incluidos los medioambientales, o las externalidades del transporte.**

i) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

j) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido, en todo caso, el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

k) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

l) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género, o pertenencia a un determinado grupo social.

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface **en con un consumo mínimo de energía y un tiempo y con un coste** razonable s, tanto para el usuario la persona como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que, ~~se reducen y para limitar~~ **se reducen y para limitar** los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, ~~en particular y con el fin de alcanzar la máxima descarbonización del transporte, se reducen al máximo, entre otros,~~ **la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros, la emisión de contaminantes atmosféricos y de las aguas dulces y marinas y del suelo, el ruido tanto terrestre como submarino,** el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

n) Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan **funciones intermodales con la inclusión de** actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, **las plataformas intermodales ferroviarias**, los centros de transporte por carretera, ~~las instalaciones ferroviarias de intercambio modal~~, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferropuertuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

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

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

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

r) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

s) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

t) Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

u) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

v) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

x) **Análisis de ciclo de vida: proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías, incluido su contribución al cambio climático.**

y) **Centro de trabajo: lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.**

z) **Distribución urbana de mercancías:** referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.

aa) **Energía eléctrica renovable:** energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables.

bb) **Fuente de energía renovable:** fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, contribuyendo a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.

cc) **Energía eléctrica renovable:** energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.

dd) **Medio de transporte:** vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.

ee) **Medio motorizado:** vehículo para el transporte de personas y mercancías impulsado exclusivamente por su propio motor

ff) **Medio no motorizado:** vehículo que necesita para su desplazamiento de la fuerza humana.

gg) **Modo de transporte:** clasificación general de los medios de transporte atendiendo al tipo de infraestructura o forma de desplazamiento.

hh) **Movilidad obligada:** desplazamiento que, independientemente de su origen o destino, se realiza generalmente con frecuencia diaria y trayecto fijo para desarrollar tareas o funciones laborales, educativas, de cuidado de otras personas o de acceso a servicios básicos.

ii) **Obligaciones de servicio público:** cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región

jj) **movilidad cotidiana:** incluye la movilidad obligada y aquella correspondiente al desarrollo de los cuidados u otras actividades no incluidas en la definición de movilidad obligada, pero que se realiza con frecuencia casi diaria.

kk) **Capacidad socioambiental de la vía.** Aquella en la que la contaminación atmosférica o sonora está dentro de lo que la OMS considera no dañino para la salud, garantiza otros usos de la vía diferente de el tráfico y favorece el desplazamiento activo, autónomo y seguro, de usuarios vulnerables.

ll) **Entornos o zonas saludables:** son aquellos espacios principalmente en el entorno de centros educativos, sociales, culturales, sanitarios o de tiempo libre, diseñados con una alta calidad socioambiental, accesibilidad universal, bajas emisiones, seguros y saludables, libres de tráfico y aparcamiento de autos, abiertas a un uso social y de estancia apoyadas por el mobiliario urbano oportuno.

mm) **Camino escolar:** recurso educativo que nos permite reflexionar colectivamente, incluyendo a la infancia, sobre el problema de que la infancia está perdiendo el espacio público, incluso para algo tan cotidiano como ir de casa al colegio, siendo el abuso del coche su principal causa-consecuencia.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 70

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

a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en ~~movilidad y transportes~~ **sostenibilidad del transporte y la movilidad** seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se regirá bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.

d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»): la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.

e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

f) Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 88

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 3

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 3. *Relaciones entre administraciones públicas.*

1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a

cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía. **El objetivo último de la integración de los distintos modos de transporte ha de ser la reducción global de emisiones y de consumo energético del sector del transporte.**

2. Las administraciones públicas, en ejercicio de sus competencias en materia de transportes podrán concertar el establecimiento de criterios y objetivos comunes con el fin de mejorar la calidad del sistema de movilidad, empleando para ello los instrumentos de gobernanza regulados en el título I de la presente ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 89

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 26

De modificación

Texto que se propone:

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

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

~~Para~~ **En** la fijación de los criterios se tendrá n en cuenta, ~~al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.~~ **la existencia de centros de actividad formados por un conjunto de actividades de diferente titularidad que comparten un espacio geográfico concreto, tales como polígonos industriales. En estos casos, se considerará el agregado de las actividades existentes a efectos de determinación de la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible.** Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.

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

Con base en los datos anteriores y en el marco de sus planes de movilidad urbana los ayuntamientos deben desarrollar planes de movilidad sostenible a los polígonos industriales o empresariales, así como a las grandes áreas comerciales, parques de ocio o campus universitarios de su ámbito territorial.

En la financiación de las infraestructuras o los servicios de transporte participarán las empresas instaladas en los mismos. Los ayuntamientos y, en su caso, las autoridades de transporte público (ATP) establecerán las formas y porcentajes de financiación por parte de las empresas del transporte público o colectivo. Las empresas que dispongan de servicios de transporte colectivo para sus trabajadores que cubran al menos un 25% de sus viajes al centro de trabajo estarán exentas de esta contribución.

En el caso de que un polígono industrial o empresarial esté situado en dos o más términos municipales la elaboración, desarrollo y financiación del plan de movilidad será realizado conjuntamente por dichas administraciones.

Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

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

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

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

6. Los planes de movilidad sostenible deberán revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

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

2025	30%
2027	60%
2030	100%

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 90

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 73

Texto que se propone:

Artículo 27. *Planes de movilidad sostenible al trabajo.*

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

Los centros de trabajo deberán designar un Gestor de movilidad. El Gestor de movilidad deberá dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, será el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados.

A través de la Agencia de Fomento de la Movilidad Sostenible al trabajo (propuesta en el artículo 21 del presente anteproyecto Ley) se realizará un Programa de formación y soporte técnico de los Gestores de movilidad de los centros de trabajo que materializan las Comunidades Autónomas

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

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

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

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de ~~1.000~~ **250** personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas demás de ~~500.000~~ **200.000** habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 74

medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 91

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 28

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 28. *Seguimiento.*

1. Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en el artículo 25, y, así como sus revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados en el plazo de tres meses desde su adopción a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. **La autoridad laboral comunicará anualmente a las empresas sus obligaciones en materia de movilidad y la obligatoriedad de realizar un PMST, cuando corresponda. Los PMST han de incorporar indicadores sobre la evolución de la movilidad generada, aportando datos segregados en función del sexo, la edad y el grupo profesional. Para que las administraciones que los han de validar y supervisar pueden tener información sobre el impacto y los resultados de las medidas realizadas. Estos datos deberían ser públicos, de manera agregada, y accesibles para la representación legal de las personas trabajadoras de los centros de trabajo que los soliciten.**

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

3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de tres meses para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. **Aquellos planes aprobados con anterioridad deberán ser actualizados siguiendo los criterios establecidos por esta Ley en el plazo de 12 meses tras su puesta en vigor.**

4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 75

movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 92

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

De modificación

Texto que se propone:

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

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

- a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.
- b) El transporte público colectivo.
- c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros **y aquellos esquemas de movilidad basados en la intermodalidad**
- d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 76

ENMIENDA NÚM. 93

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

De modificación

Texto que se propone:

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

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.

2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.

4. **Las vocalías tendrán la siguiente distribución:**

a. **Diecinueve vocalías corresponderán a las personas titulares de las Consejerías de las Comunidades y Ciudades Autónomas que tengan atribuidas las competencias en materia de movilidad y transportes.**

b. **Tantas vocalías como municipios de más de 500.000 habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.**

c. **Tres vocalías corresponderán a representantes de las federaciones autonómicas de municipios y provincias o al organismo que las agrupa.**

d. **Tres vocalías corresponderán a las tres provincias con menor densidad de población, que serán designadas por cada una de las diputaciones provinciales de las mismas.**

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 94

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 77

Texto que se propone:

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

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

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16. **Los operadores de transporte y gestores de infraestructura deberían compartir y/o hacer pública la información concerniente a los datos en tiempo real, datos de venta de entradas y derechos de distribución de entradas datos en tiempo real, datos de venta de billetes y derechos de distribución de billetes con el objetivo de facilitar el proveimiento de información y de oferta a los viajeros y mejorar la gestión de la movilidad sostenible. Dicha información también debería poder ser compartida con operadores de otros medios de transporte (bus urbano, autocar, turismo, micro movilidad) con tal de promover la interoperabilidad y promover la gestión integral de medios de transporte. Aquella información que pueda considerarse anónima, también debería ser compartida y/o pública en formato abierto y centralizado para ser utilizado a fines de investigación y/o monitoreo por Organizaciones de la sociedad civil (ONG), centros de investigación, etc**

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes. **Debido a que la movilidad al trabajo es uno de los principales motivos por el que se generan desplazamientos cotidianos y es cuando más se utilizan los modos insostenibles y, además tiene unas peculiaridades propias diferenciales del resto de movilidades debe ser una prioridad incluir información de manera sistemática de esta temática. Una herramienta eficaz será elaborar encuestas periódicas de hábitos de movilidad de las personas trabajadoras.**

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

5. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 78

Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, previo informe de la Conferencia Sectorial de Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 95

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 40. *Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril de los modos peatonal, ciclista, ferroviario y carretero y los servicios de movilidad.*

1. Las administraciones públicas velarán por que ~~los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad~~ **el transporte de personas** constituya ~~un sistema coordinado, intermodal e integrado de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de~~ **multimodalidad, mediante** los cuales las personas usuarias puedan completar su ~~ruta~~ **desplazamiento** desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. ~~Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.~~ **del sistema multimodal de transporte, y con billete único válido para todo el territorio estatal que sea incluso útil en los desplazamientos por el resto de los Estados Miembros de la Unión Europea. En las aglomeraciones urbanas deberá existir una autoridad única del transporte público colectivo como son los consorcios de transporte.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 79

2. Las administraciones públicas velarán por que ~~los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril~~ **las empresas transportistas** faciliten la intermodalidad **multimodalidad** y el uso combinado de la bicicleta **de los modos peatonal, ciclista, ferroviario y carretero en trayectos los desplazamientos** urbanos e interurbanos

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad **compartida**.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 96

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

3. En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas podrán promover estos servicios ~~siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales con base en los mejores resultados obtenidos, tras el análisis comparativo, para ello se utilizarán datos de información públicos y contrastados correspondientes al año inmediatamente anterior, sobre emisión de gases de efecto invernadero del medio de transporte de que se trate.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 80

ENMIENDA NÚM. 97

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 30

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán el desarrollo de modelos territoriales y urbanos de proximidad, a través de una planificación urbana que fomente las ciudades compactas y con usos mixtos del suelo, la proximidad de las personas a las actividades, servicios, dotaciones y lugares de trabajo y de ocio, y la gestión eficiente de la movilidad y los servicios de transporte público urbanos.

Para ello, los instrumentos normativos y técnicos para la planificación urbana respetarán el principio de desarrollo territorial y urbano sostenible establecido por el artículo 3 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre.

2. Para dar cumplimiento a los principios y finalidades, y atendiendo a la eficiencia en términos ambientales y de salud de los modos y medios de transporte, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, velarán por fomentar un sistema de movilidad integrado según el artículo 29.

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

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

b) El fomento de la movilidad activa a pie en contraposición al estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana **y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas,**

d) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad o movilidad reducida.

e) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles, fomentando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma, **impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.**

f) **La creación de entornos seguros, sostenibles y saludables en los alrededores de los centros educativos, impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.**

g) **También se tendrán en cuenta las necesidades de mobiliario urbano.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

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

a) La elaboración de normativa municipal ~~que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre~~ **donde se recoja el reparto mayoritario de calles (peatonales y estanciales, no aptas para el tráfico) y de vías (aptas para el tráfico a motor) y su diseño diferenciador y las condiciones en que se tolere la entrada de vehículos a motor. A tal efecto se aplicará de manera diferencial la ley de tráfico (RDL 6/2015 y el art. 1.2.c, del RGC) según su aptitud para el tráfico a motor.**

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

c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados. **Así mismo, se garantizará la intermodalidad bici+transporte público interurbano, reconociendo la bici como equipaje de mano, así como su estacionamiento en las paradas y estaciones.**

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 82

ENMIENDA NÚM. 98

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Reducción del precio de los títulos multiviaje por parte de los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado.

1. Los usuarios recurrentes para un trayecto con origen-destino determinado de un servicio público de transporte por carretera de competencia de la Administración General del Estado tendrán derecho a una bonificación del 100 % del precio del billete en los términos establecidos en los siguientes apartados.

2. Se considerarán usuarios recurrentes a quienes realicen, al menos, 16 viajes al cuatrimestre.

3. Para ser beneficiarios de las condiciones establecidas en el apartado 1, los usuarios deberán registrarse en el lugar que habilite cada empresa concesionaria del servicio que atiende el origen-destino concreto, con el fin de obtener un código único personalizado (en formato QR y/o alfanumérico).

4. Las empresas concesionarias, sin perjuicio de la situación administrativa de la concesión, deberán facilitar el ejercicio de este derecho a través del Sistema de Información de Registro de Datos de Explotación (SIRDE).

5. Por resolución del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerán las condiciones de comercialización, utilización, vigencia y caducidad de los títulos de viaje, la limitación en el número de títulos con descuento, u otras limitaciones o condiciones que se consideren necesarias, así como las obligaciones a cumplir por los concesionarios y las necesarias para establecer la operativa necesaria para vincular la aplicación de la gratuidad y los descuentos a unas condiciones de recurrencia mínima en los viajes. El medio de publicación de todos los actos administrativos del procedimiento, surtiendo en todo caso los efectos de notificación, será la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. La condición de la empresa como concesionaria de transporte regular de viajeros por carretera será acreditada mediante certificado emitido por el órgano competente de la Dirección General de Transporte por Carretera expresando dicha circunstancia.

6. Las ayudas previstas en este artículo se financiarán con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

7. Los concesionarios de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado deberán enviar a la Dirección General de Transporte por Carretera la información que ésta le requiera y con la desagregación adecuada, para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 83

ENMIENDA NÚM. 99

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros SME SA.

1. Renfe Viajeros, S.M.E, SA, creará un título multiviaje para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías y Rodalies de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia para cada cuatrimestre natural. Será gratuito para los usuarios recurrentes, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo.

2. Renfe Viajeros, S.M.E, SA, creará un título multiviaje para cada origen-destino de los servicios ferroviarios de Media distancia que se presten tanto por la red de ancho convencional, como por la de ancho métrico declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, incluyendo el servicio AVANT entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio AVANT entre Madrid-Salamanca y el servicio de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones, con vigencia para cada cuatrimestre natural. Será gratuito para los usuarios recurrentes, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo.

3. Todos los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios de AVANT, declarados como obligación de servicio público así como los servicios de Media Distancia en la relación Murcia-Alicante prestados sobre la red de altas prestaciones, que se regularán por lo recogido en el apartado 2 de este artículo, podrán beneficiarse de la aplicación de un descuento del 50%, con las condiciones que serán establecidas por resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo.

4. Las medidas establecidas en los apartados anteriores serán aplicables directamente a todos los servicios de competencia de la Administración General del Estado, incluidos en el contrato entre Renfe Viajeros, S.M.E, SA, y la Administración General del Estado para la prestación de los servicios de Cercanías, Media Distancia Convencional y de Alta Velocidad, y Ancho métrico.

5. En relación con los servicios que Renfe Viajeros, S.M.E, SA, presta en Cataluña y que son de competencia autonómica, la Generalidad de Cataluña deberá aceptar expresamente la aplicación de las condiciones anteriores para que puedan ser efectivas, mediante escrito remitido antes de que transcurran 20 días hábiles desde la entrada en vigor de la presente norma, por parte del titular de la Consejería con competencias en materia de transporte, a la Dirección General de Transporte por Carretera del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

6. Las limitaciones y condiciones respecto a la aplicación de la gratuidad y los descuentos establecidos en los apartados anteriores, entre otras las condiciones de venta y de utilización, de vigencia y caducidad de los títulos de viaje, la limitación en el número de títulos con descuento, u otras condiciones que se consideren

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 84

necesarias, así como para establecer la operativa necesaria para vincular la aplicación de la gratuidad y los descuentos a unas condiciones de recurrencia mínima en el viaje se establecerán por Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Esta resolución surtirá efecto mediante su publicación en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

7. Las bonificaciones establecidas en este artículo, se financiarán con cargo a los Presupuestos Generales del Estado

8. No resultara de aplicación a lo establecido en este artículo, la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Las subvenciones y ayudas contempladas en el presente artículo no tendrán la consideración, a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de subvenciones vinculadas al precio de conformidad con lo establecido en el artículo 78.Dos.3.º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no integrando por tanto la base imponible de operaciones gravadas al citado impuesto.

9. Renfe Viajeros, S.M.E, SA, deberá enviar a la Dirección General de Transporte por Carretera la información que ésta le requiera y con la desagregación adecuada, para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios del transporte público.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 100

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias y Baleares.

1. En reconocimiento del hecho insular, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, la Comunidad Autónoma de Canarias será beneficiaria de una ayuda por importe de 81 millones de euros, para el establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias.

2. En reconocimiento del hecho insular, la Comunidad Autónoma de Illes Balears será beneficiaria de una ayuda, para el establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Baleares.

3. Para la concesión de cada ayuda, en el plazo de 30 días desde la entrada en vigor de presente norma, la Comunidad Autónoma beneficiaria deberá presentar en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, un certificado firmado por el Consejero con competencias en transporte, que acredite

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 85

que se ha implantado un descuento del 100% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas. La presentación de este documento deberá ir acompañada del resto de documentación requerida a las Comunidades Autónomas que se establezcan por orden ministerial del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. La concesión de estas ayudas se otorgará mediante resolución del titular de la Dirección General de Transporte por Carretera. La resolución pondrá fin a la vía administrativa. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Transporte por Carretera. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por el órgano instructor competente de dicha Dirección General. En caso de que durante la instrucción del procedimiento resultase necesario requerir subsanación o información adicional a los interesados, los plazos establecidos en los artículos 43.2, 68.1, 73.2 y 77.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se reducirán a la mitad.

5. Con la concesión de esta ayuda, la Comunidad Autónoma beneficiaria procederá a compensar proporcionalmente a las administraciones gestoras o empresas gestoras de los servicios de transporte terrestre colectivo correspondientes.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 101

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 34

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 34. *Carriles reservados a determinados vehículos.*

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, ~~analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso,~~ promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías ~~con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan~~ **que se consideren más adecuadas, salvo informe de inviabilidad**, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los ~~municipios de más de 300.000 habitantes~~ **núcleos urbanos**, en función de las disponibilidades presupuestarias.

Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

~~En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones, salvo cuando no pueda justificarse su necesidad y viabilidad, en el marco de los objetivos definidos en esta ley.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 86

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 102

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45

De modificación

Texto que se propone:

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

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

- Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 87

innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.

c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.

d) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.**

e) Transparencia, objetividad y no discriminación.

f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.

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

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

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

j) **proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 103

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 46. *Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.

b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.

c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.

e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3.

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

2. Reglamentariamente se establecerá la metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta a la que se refiere el apartado anterior.

3. Por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos de transporte en la normativa europea y en sus normas sectoriales.

4. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica o local, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a esa administración.

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

5. La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Con carácter excepcional, cuando concurren circunstancias especiales en un territorio o en las condiciones de conectividad que así lo justifiquen para el desarrollo económico y social de las poblaciones afectadas, podrán declararse obligaciones de servicio público que, cumpliendo la normativa europea, no cumplan las condiciones del apartado 3, cuando éstas se hubieran adoptado.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 104

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 34

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 89

Texto que se propone:

Artículo 34. *Carriles reservados a determinados vehículos.*

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, ~~analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan~~ **que se consideren más adecuadas, salvo informe de inviabilidad**, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los ~~municipios de más de 300.000 habitantes~~ **núcleos urbanos**, en función de las disponibilidades presupuestarias.

Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

~~En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones, salvo cuando no pueda justificarse su necesidad y viabilidad, en el marco de los objetivos definidos en esta ley.~~

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 90

ENMIENDA NÚM. 105

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 48. *Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, realizará el seguimiento de las obligaciones de servicio público de competencia estatal prestadas por los diferentes operadores, comprobando que se cumplen las condiciones impuestas para garantizar los servicios establecidos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la «Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público», especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación.

Con el resultado de estas comprobaciones se adoptarán las medidas que correspondan, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación general de contratación del sector público y en la legislación sectorial que resulte de aplicación.

2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial. **En caso de que la evaluación ex post determine que hay una baja demanda de servicios bajo régimen de OSP, se deberán analizar los motivos de la baja demanda con el objetivo de incrementar la demanda.**

3. Cuando las obligaciones de servicio público se hayan declarado o modificado a iniciativa de otra Administración Pública, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible recabará de la administración proponente la información necesaria sobre su cumplimiento a los efectos de proceder a su evaluación periódica.

4. En los casos en los que dejen de cumplirse las condiciones que motivaron la declaración de las obligaciones de servicio público, el Consejo de Ministros podrá declarar su extinción, una vez finalizada la vigencia del contrato correspondiente.

5. La Administración General del Estado podrá llegar a acuerdos o convenios con las Comunidades Autónomas con respecto a la provisión de los servicios en rutas aéreas peninsulares en las que haya obligaciones de servicio público declaradas, cuando la provisión de tales servicios se realice mediante contratación pública. En particular se podrá establecer mediante convenio entre administraciones cómo se satisfarán las obligaciones financieras asociadas a dicha contratación y a la provisión de los servicios. La gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado, el cual podrá en todo momento suspender temporalmente o extinguir definitivamente la declaración de las obligaciones de servicio público, si éstas dejan de cumplir el objetivo social por el que fueron declaradas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 91

ENMIENDA NÚM. 106

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 35

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 35. *Uso y suministro de fuentes de energía ~~alternativas~~ de origen renovable y cero emisiones de gases de efecto invernadero y otros servicios en aeropuertos.*

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

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

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

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en el sector aéreo, junto con los gestores de infraestructuras aeroportuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los aeropuertos de interés general para evaluar las necesidades de fomento de la eficiencia energética y electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a las aeronaves estacionadas.

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

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

5. De manera complementaria a lo establecido en el párrafo anterior, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a reducir

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 92

la cantidad de aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernadero diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 107

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 36. *Uso y suministro de fuentes de energía alternativas de origen renovable y cero emisiones en puertos.*

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire **y a la reducción de los gases de efecto invernadero** en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, **tendrán la obligación de promover** ~~en~~ medidas de reducción de las emisiones de **gases de efecto invernadero y de sustancias** contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas **de cero emisiones de gases de efecto invernadero** a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas.

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

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para ~~evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible~~ **tomar las medidas necesarias para asegurar el** suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados **de tal manera que en el 2025 este servicio esté asegurado en todas las terminales de pasajeros, en 2030 en las terminales de buques portacontenedores, cargueros y tanqueros y en 2035 en todas las terminales de todos los puertos antes mencionados.**

3. A estos efectos, las fuentes de energía ~~alternativas~~ que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, ~~el gas natural licuado, los biocarburantes sostenibles, en particular los avanzados y gases renovables,~~ **y todas aquellas que, teniendo en cuenta una evaluación del ciclo de vida, sean cero emisiones de gases de efecto invernadero** con especial énfasis en hidrógeno **obtenido por electrólisis del agua mediante electricidad renovable (hidrógeno verde)** y biometano o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero en el ámbito portuario.

Se establece una cuota mínima obligatoria para 2030 del 6% de uso de electro combustibles cero emisiones de origen renovable para todos los barcos que entren en puertos españoles, con el fin de crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala.

4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por las autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles ~~alternativos de cero emisiones~~ **(en base a su análisis de ciclo de vida) de gases de efecto invernadero de origen renovable** a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía ~~alternativa~~ **cero emisiones de gases de efecto invernadero de origen renovable.**

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 108

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 94

Texto que se propone:

Art. 36 bis. *Límite de velocidad en aguas de zona II de puertos.*

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 109

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 37

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte o actividades auxiliares o complementarias del transporte. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 95

3. Además, cuando proceda, el total de la huella de carbono de dichas entidades será inscrito en el Registro de Huella de Carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, u otros similares gestionados por las administraciones territoriales.

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte. Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 110

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 38

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 38. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.

1. Sin perjuicio de las competencias de las Administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire **de acuerdo con las guías más actualizadas de la OMS** que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el Artículo 35 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción **de las emisiones de gases de efecto invernadero, que podrá incorporar medidas de compensación de ésta: que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 96

3. Se podrá dar cumplimiento a estas obligaciones referidas en el apartado anterior sobre la huella de carbono a través de lo establecido en la normativa reglamentaria reguladora del registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono. El Registro incluirá, a través de sus documentos de apoyo y guías, un apartado específico para la actividad portuaria y aeroportuaria.

4. De acuerdo con lo estipulado en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, las autoridades competentes en materia de toma de datos y evaluación de la calidad del aire deberán asegurar la correcta medición y control de la calidad del aire en los entornos portuarios y aeroportuarios, garantizando que los puntos de muestreo cumplan con los criterios de macroimplantación para la protección de la salud recogidos en el Anexo III del citado Real Decreto.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 111

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 39

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 39. *Sistemas de gestión ambiental y de la energía.*

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte.

Todos los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras de transporte, en el plazo de un año desde la aprobación de esta ley, contarán con un sistema de gestión ambiental y energética para sus vehículos e instalaciones. De esta manera, todos ellos podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.

Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero **y habiendo incluido la participación de la representación de las personas trabajadoras.**

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, ~~fomentarán la introducción de~~ **introducirán** requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios o de concesión de servicios de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 97

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 112

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título III

De modificación

Texto que se propone:

TÍTULO III

Planificación y gestión de infraestructuras **para el transporte** y los servicios de transporte

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 113

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título III. Capítulo I

De modificación

Texto que se propone:

CAPÍTULO I

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 98

ENMIENDA NÚM. 114

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV

De modificación

Texto que se propone:

TÍTULO IV

Financiación estatal de un sistema multimodal de transporte, eficiente, descarbonizado, respetuoso con la biodiversidad, justo e inclusivo

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 115

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 56. *Contribución financiera del Estado para la ~~movilidad sostenible en el ámbito urbano~~ sostenibilidad del transporte público colectivo de personas, urbano e interurbano en las grandes aglomeraciones, ciudades y ámbitos rurales.*

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal para el Sostenimiento ~~de la Movilidad del Transporte Público Colectivo~~, contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación del servicio público del transporte público colectivo ~~urbano~~ de viajeros personas reservado a las Entidades Locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

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

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 99

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán ~~la red de autobuses, las redes de bicicletas,~~ metros, metros ligeros, ~~ferrocarriles y tranvías,~~ **trenes de cercanías, trenes regionales y autobuses** que operan en ~~el~~ **los** ~~ámbito s~~ **ámbito s** urbano ~~s~~ **y** ~~ámbitos rurales,~~ en los términos que se establecen en esta ley, así como servicios de ~~la llamada~~ **movilidad sostenible** y activa que se incorporen ~~a los~~ **al sistema s** de servicio público de ~~movilidad urbana~~ con carácter intermodal, como complemento de ~~final o cabecera~~ el servicio de transporte colectivo principal, ~~tales como los servicios de préstamo de bicicletas y similares,~~ **multimodal de transporte**, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 116

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 57

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 57. ~~Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).~~ **para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ).**

1. En aplicación de la disposición adicional quinta del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se crea el «Fondo Estatal ~~de Contribución a la Movilidad~~ **para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo**, fondo carente de personalidad jurídica» ~~(FECMO-FCPJ)~~ **(FESTPC-FCPJ)** cuyos recursos estarán constituidos ~~exclusivamente~~ por las cantidades que anualmente se establezcan en el crédito destinado a la aportación al mismo, que se recoja en los Presupuestos Generales del Estado, y ~~que solo~~ **podrá n** incrementarse por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley, **entre ellos por los especificados en el Artículo 57 bis**. La dotación anual del fondo se determinará previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley.

2. El ~~FESMO-FCPJ~~ **FESTPC-FCPJ** estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo.

3. El ~~FESMO-FCPJ~~ **FESTPC-FCPJ** se regirá por lo dispuesto en esta ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en cuanto a su régimen de presupuestación, contabilidad y control, por lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 100

4. La gestión y dirección del Fondo corresponderá a un Consejo rector adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, que presidirá el Consejo Rector. Su presidente tendrá la consideración de cuentadante a que se refiere el artículo 138 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. Por orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se determinará su composición, funciones y normas de funcionamiento.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 117

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 52. *Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.*

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

- a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.
- b) Estudio de rentabilidad económica, ~~social y ambiental y, en su caso,~~ financiera **y de su impacto social, ambiental y territorial. En ambos casos deberá analizarse de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero**

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

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

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

Deben realizarse cuanto antes evaluaciones ex post de proyectos ya realizados, en especial aquellos de infraestructuras similares a las que se

estén planteando acometer, y las conclusiones incorporarlas a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior.

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

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

3. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará por orden ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 2, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad.

Asimismo, en el caso de la evaluación de operaciones de integración urbana del ferrocarril, se tendrán en cuenta las particularidades propias de este tipo de actuaciones, incluyéndose criterios específicos a tal fin.

4. Los resultados de las evaluaciones ex ante y ex post a los que se refieren los apartados anteriores serán públicas y sus principales conclusiones se registrarán digitalmente en el módulo de inventario de infraestructuras del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 14, en las condiciones y con las excepciones que se establezcan reglamentariamente. Este registro tendrá por objeto, entre otros, conocer las desviaciones que puedan producirse para cada tipología de proyecto respecto a los estudios realizados en fase de planificación, especialmente en lo que se refiere al coste de inversión y demanda de la actuación, así como optimizar el proceso de toma de decisiones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 118

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, **analizando de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero**, que deberá tener un resultado

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 102

positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes **así como en las emisiones acústicas y en la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios y afectados por la actividad asociada al transporte aéreo** y garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.

3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo en todo caso durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley.

5. En relación con las actuaciones a incluir en convenios entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes y otras administraciones o entidades, siempre que estén financiadas o cofinanciadas por dicho Ministerio o sus entidades dependientes, y sin perjuicio de su titularidad, deberán contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental positivo, siempre que se superen los importes establecidos en el anexo II.

6. El contenido del anexo II podrá ser actualizado por orden ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.

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

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

a) Las actuaciones correspondientes al apartado 3 se informarán por el Organismo Público Puertos del Estado.

b) Las actuaciones en carreteras del Estado correspondientes a los apartados 4 y 5 se informarán por el Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 103

c) Para las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal correspondientes a los apartados 4 y 5 se aplicará lo establecido en el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

9. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis preliminar no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de estas últimas autorizaciones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 119

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 54. *Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.*

1. La decisión final sobre la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones autonómicas o locales o entidades, sin perjuicio de su titularidad, quedará condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el artículo 52. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente. **Los resultados positivos de los parámetros ambientales y sociales de los estudios tendrán mayor peso que los económicos y/o financieros**

2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo.

En el caso de los aeropuertos de interés general, dicho estudio se llevará a cabo por el gestor aeroportuario, con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente, solamente en el caso de aquellas actuaciones que, siendo compatibles con el Plan Director, supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial.

En el caso de las infraestructuras portuarias, será necesario contar con estudios completos de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, en aquellas actuaciones que hayan sido objeto de un análisis preliminar, en los términos expresados en el artículo 53, así como sobre aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 55.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 104

3. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 120

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 55

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 121

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional quinta

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional quinta. *Sendas indicativas.*

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

Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones, **la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y las recomendaciones sobre los valores de emisiones por sustancias de la Organización Mundial de la Salud.**

En ningún caso las sendas e hitos temporales para avanzar en la descarbonización y transformación del sector del transporte y de la movilidad podrán ser inferiores a los objetivos y compromisos asumidos en esta Ley.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 122

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional sexta

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional sexta. *Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.*

1. En el plazo de un año desde la aprobación de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elaborará una propuesta de Plan estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, coherente y coordinado con las iniciativas europeas e internacionales en la materia. El Plan será aprobado por el Consejo de Ministros, previo informe de la CDGAE (Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos).

2. Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios **y estableciendo objetivos de reducción de dichos impactos, así como medidas concretas para su consecución en el corto, medio y largo plazo, e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad.** Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, **así como de entidades de la sociedad civil de referencia en lo que concierne a sostenibilidad en el transporte aéreo.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 106

ENMIENDA NÚM. 123

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 107

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 124

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional undécima. *Transporte ferroviario de mercancías.*

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas **necesarias con el objetivo de alcanzar una cuota modal del 18% en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre; y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará en las estrategias la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 125

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

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

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 108

parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento y una modernización de la Red de Carreteras del Estado, adaptándola a la electromovilidad y fomentando la digitalización.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 126

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 127

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Obligación de ofrecer información comprensible a las personas usuarias.

Toda contratación pública relativa a la prestación de servicios de movilidad de uso ciudadano requerirá la inclusión de una evaluación específica de la información a ofrecer a las personas usuarias, de forma comprensible, sobre los trayectos, billeteaje, horarios, recorridos y posibilidades de intermodalidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 109

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 128

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Prioridad a las infraestructuras de transporte público.

A partir de la entrada en vigor de esta Ley, todas las Administraciones públicas quedan obligadas a incorporar, en todos los instrumentos de planificación y desarrollo de nuevas infraestructuras viarias al servicio de la movilidad privada, un estudio específico acreditativo de la imposibilidad de resolver la misma conexión mediante infraestructuras de transporte público. La falta de acreditación de esa imposibilidad impedirá la aprobación definitiva de los instrumentos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 129

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Zonas de bajas emisiones.

1. En un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley se modificará el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. de tal modo que establezca con carácter obligatorio los criterios y requisitos mínimos comunes que deben tener las zonas de bajas emisiones a nivel estatal para asegurar su eficacia como herramienta crucial en la reducción del CO₂ del sector de la movilidad- transporte y su implantación con criterios homogéneos en las ciudades.

En la modificación del Real Decreto se establecerá con claridad la obligación de determinar inicialmente en cada una de las respectivas zonas de bajas emisiones un nivel de ambición suficientemente alto respecto a la reducción de las emisiones

de CO₂ y de las demás formas de polución, que se pueda considerar como un punto de partida a partir del cual las ciudades puedan ir más rápido y más lejos.

Además, el Real Decreto modificado incluirá un mecanismo de revisión al alza que permita reforzar cada cierto tiempo las restricciones de acceso de los vehículos más contaminantes hasta conseguir llegar al nivel de emisiones cero.

Así mismo, se unificará en el Real Decreto los criterios de tipología de vehículos que pueden acceder a las zonas de bajas emisiones, para lo que utilizará la nueva clasificación ambiental de los vehículos en virtud de sus emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos que se determina en la Disposición Adicional 18.^a

2. El uso general de las zonas de bajas emisiones se realizará por los vehículos que determine cada municipio atendiendo a la clasificación ambiental vigente, pudiendo circular libremente por estas zonas.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 130

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Financiación del transporte público.

En el plazo de seis meses de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno debe elaborar una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las Comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 111

ENMIENDA NÚM. 131

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo 57 (Bis). *Financiación del Fondo Estatal para el Sostentamiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ).*

1. Este Fondo estará financiado por la recaudación de impuestos de una nueva fiscalidad ecológica con impuestos como: Impuesto sobre hidrocarburos, que se modificará con una subida impositiva al diésel para equiparlo al tipo aplicado a la gasolina. impuesto sobre el queroseno y cualquier combustible fósil utilizado en aviación. impuesto sobre cualquier combustible fósil utilizado en el transporte marítimo. Impuesto de matriculación, que se modificará de tal modo que desincentive la compra de vehículos más contaminantes y en función de su volumen y peso.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 132

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 58. *Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) para el Sostentamiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ).*

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

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda.

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

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 112

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

d) Financiar proyectos:

— **de diseño, creación y mantenimiento de espacios públicos con accesibilidad universal y de calidad, diferenciando claramente calles de vías y éstas según sean de destino (barrio) o de paso.**

— **orientados a lograr una oferta de calidad de transporte público (incluida la bicicleta pública) que dé respuesta a las necesidades de toda la población vinculada (residente y visitante).**

— **de apoyo a los planes de transporte de empresas (incluidos las propias administraciones y sus entes públicos) y planes de movilidad a centros escolares.**

— **orientados a la aplicación de las medidas de seguridad que erradiquen la siniestralidad grave.**

— **para la creación de aparcamientos disuasorios y la dotación de aparcamientos de corta duración.**

— **de impulso y apoyo a la mesa y foros de movilidad y a los procesos participativos de calidad.**

2. La asignación de los recursos del Fondo se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 60 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 133

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 61

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 61. *Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.*

1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados. **Tampoco podrán ser inferiores al 15% del importe total.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 113

2. Al menos el 75 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por las personas usuarias deberán cubrir como mínimo el 25 % de los costes operativos. Este requisito se aplicará globalmente al conjunto de ingresos, pudiendo existir tarifas sociales por las que determinados grupos de personas usuarias abonan tarifas inferiores o servicios específicos en los que la cobertura por ingresos procedentes de tarifas resulte inferior a este 25 %.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 134

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 62

De modificación

Texto que se propone:

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

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal ~~de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)~~ **para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC- FCPJ)**, convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva, **siempre que estos proyectos promuevan una transformación de la escena urbana y/o avancen hacia criterios de movilidad urbana de cero emisiones.**

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 114

ENMIENDA NÚM. 135

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 94. *Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.*

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

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas **y con la participación de los agentes sociales.**

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

a) Análisis de la situación de la Formación Profesional Dual y de la Mención Dual en las enseñanzas universitarias oficiales en el ámbito del transporte y la movilidad y propuestas de mejora para su funcionamiento.

b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para, **bajo los criterios de la transición justa**, evitar los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.

c) La detección periódica de las necesidades de adaptación de los programas formativos a la sociedad, el empleo y de la economía en general y en concreto a los aspectos relativos a la movilidad segura, sostenible y conectada, para adecuarlos a los avances del conocimiento, así como a los cambios y nuevas exigencias de su ámbito local, de la sociedad española y del contexto europeo e internacional.

d) La elaboración de un informe bienal que recogerá, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa dirigida a las personas trabajadoras ocupadas y desempleadas.

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorías de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.

f) La elaboración de un plan de formación sobre movilidad accesible.

4. Los resultados de las actividades señaladas anteriormente se someterán a informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y se remitirán al Ministerio de Trabajo y Economía Social, al Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes y al Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, para su consideración.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 136

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera

De modificación

Texto que se propone:

Disposición transitoria tercera. *Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.*

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidad Media Distancia (Avant)» y «Ancho Métrico», Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018-2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la **modificación**, reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público, **así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria que conlleven un mejor servicio**, y en su caso proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios. **Igualmente, el Ministerio fijará un procedimiento específico para la solicitud de implantación de nuevos servicios ferroviarios que permitan atender las necesidades señaladas.**

2. La propuesta de reducción, supresión **o nueva implantación** de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción, o supresión **o nueva implantación** del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan, **incluyendo las externalidades de los diversos medios de transporte. La solicitud de supresión del servicio deberá ir acompañada de una propuesta de implementación alternativa que iguale o mejore la eficiencia energética y el impacto positivo social y medioambiental del servicio a suprimir.**

3. **Independientemente de si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión o nueva implantación afecta a una o varias Comunidades autónomas, todas aquella o aquellas que estén afectadas deberán manifestar su conformidad. Un posicionamiento contrario paralizará automáticamente la solicitud y el servicio no podrá verse afectado por otra en los tres años siguientes.**

4. Si el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible considera justificada la propuesta, podrá participar en la financiación de los nuevos servicios propuestos con el límite del coste de compensación de los servicios que se suprimirían, descontado el importe de los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En tal caso, previo trámite de audiencia a la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., se podrá llevar a cabo una modificación del Contrato referido en el apartado 1 de esta disposición transitoria por el procedimiento previsto en el propio contrato, en la que se procurará el mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato, teniendo en cuenta las inversiones pendientes de amortizar y las alegaciones formuladas por Renfe Viajeros, SME, S.A.

De igual forma, se dará trámite de audiencia a los administradores generales de infraestructuras titulares de las estaciones afectadas por la reducción o supresión de servicios al objeto de la valoración económica que esta medida supondría a efectos de cánones ferroviarios y amortizaciones pendientes sobre inversiones que se hubieran llevado a cabo para el mantenimiento de los servicios financiados.

A tal efecto, los Presupuestos Generales del Estado del año siguiente incluirán la partida correspondiente y se firmará un Convenio con la comunidad autónoma o Comunidades Autónomas afectadas, para comprometer esta financiación por un plazo máximo de 5 años, prorrogables hasta el final del contrato firmado entre la AGE y Renfe.

5. El conjunto de estas actuaciones no deberá suponer en ningún caso un aumento global del gasto público.

6. **Las personas empleadas por las empresas operadoras de transporte ferroviario de viajeros declarado obligación de servicio público de competencia estatal que tengan encomendadas las funciones de control e inspección de títulos de transporte de viajeros, en los actos de servicio y en los actos motivados por estos, tendrán la consideración de agentes de la autoridad en relación con el ejercicio de sus funciones de vigilancia inmediata de la observancia en el control de la posesión por los viajeros de un título válido de transporte.**

Dichas personas deberán ejercer las correspondientes funciones inspectoras y habrán de dar cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 137

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 95. *Transporte de mercancías.*

1. El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 117

satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

2. Las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias y a través de la interlocución con las empresas del sector llevarán a cabo las acciones necesarias para asegurar la intermodalidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través, entre otras, de la renovación de flotas mediante la utilización de vehículos eléctricos a batería o propulsados por hidrogeno verde.

3. Asimismo, se garantizará que los servicios de recogida y entrega de última milla se realizarán bajo el criterio de cero emisiones a partir de 2030 en los municipios de más de 20.000 habitantes; y en todos independientemente de su número de habitantes a partir de 2035.

4. Se determinan los siguientes objetivos para la descarbonización de la flota de camiones a nivel estatal:

a) Para todos los camiones de transporte de mercancías por carretera: un objetivo de emisiones de CO₂ del -100% a alcanzar a más tardar en 2035.

b) Para los camiones vocacionales, es decir aquellos no empleados en el transporte de mercancías, un objetivo de emisiones de CO₂ del -100% a alcanzar a más tardar en 2040.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 138

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición final séptima. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final séptima. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 43.

Las Administraciones públicas territoriales y las personas y entidades particulares nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán obtener una autorización previa, de acuerdo con las condiciones que determine el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, para construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general.

Las propuestas de nuevos aeropuertos de interés general **únicamente serán admisibles con carácter excepcional en aquellos casos que puedan tener** que justificarse en sólidas y probadas razones de interés general, **necesidad perentoria para garantizar la** movilidad de la ciudadanía y cohesión económica, ambiental, social y territorial, y de complementariedad con los aeropuertos en funcionamiento y la red ferroviaria de alta velocidad. ~~teniendo en consideración, en particular,~~ **Se tendrán en particular consideración los impactos de la nueva infraestructura en términos de emisiones** de gases de efecto invernadero, ~~y otros~~ contaminantes **atmosféricos, emisiones acústicas y afecciones a los ecosistemas y la biodiversidad de las zonas próximas al aeropuerto y de la región en su conjunto. El análisis de los potenciales impactos debe incluir las operaciones en tierra, las operaciones aéreas gestionadas por el aeropuerto y todos los posibles impactos inducidos por la infraestructura, como movilidad a/desde el aeropuerto, desarrollos logísticos próximos, etc.**

La existencia de problemas medioambientales en el territorio propuesto para la construcción del aeropuerto, o la posibilidad razonable de que aquella pueda provocarlos supondrá la denegación por defecto de cualquier propuesta. Igualmente, El Ministerio denegará cualquier propuesta cuando otros modos de transporte proporcionen niveles adecuados de servicio.

La autorización prevista en el primer párrafo, se emitirá previo análisis riguroso de la solvencia técnica, económica y financiera del promotor, y de la viabilidad económica, ~~ambiental~~ y financiera del nuevo aeropuerto, **la necesidad real en términos de movilidad para la población y la existencia de alternativas de transporte terrestre, y los impactos sociales, ambientales y climáticos de la infraestructura.** a cuyo efecto el promotor tendrá que aportar un plan de negocio de la explotación del mismo con el alcance que determine dicho Ministerio.

En tales casos, podrán conservar la propiedad del recinto aeroportuario y participar en la explotación de las actividades que dentro del mismo se desarrollen en los términos que se establezcan.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 139

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 106

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 106. *Cuantía de las sanciones.*

1. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de ~~2.001 a 6.000~~ **de 12.001 a 50.000** euros.
2. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de ~~101 a 2000~~ **hasta 12.000** euros.
3. La cuantía de las sanciones establecidas en los apartados anteriores se graduará atendiendo, en cada caso, a la propia gravedad de la infracción, a la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 119

naturaleza de los daños y perjuicios causados y a la conducta anterior de los infractores.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (BNG) y Portavoz Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 140

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto

De modificación

Texto que se propone:

Sustituir «Sistema Nacional de Movilidad Sostenible» por «Sistema Estatal de Movilidad Sostenible»

Substituir «Sistema Nacional de Movilidad Sostenible» por «Sistema Estatal de Movilidad Sostenible»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 141

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 120

Texto que se propone:

V

«En concreto, en la sección 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) **y la posibilidad de que las CCAA, dentro de sus competencias, establezcan normas semejantes para la planificación de movilidad sostenible en sus respectivos territorios.** ~~equivalente para las Comunidades Autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.»~~

«En concreto, na sección 1.^a establécese o Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM) **e a posibilidade de que as CCAA, dentro das súas competencias, estabezcan normas semellantes para a planificación de mobilidade sustentábel nos seus respectivos territorios.** ~~equivalente para as Comunidades Autónomas e recóllense obrigas para a elaboración de plans de mobilidade sustentábel de entidades locais, para grandes centros de actividade e plans de mobilidade sustentábel ao traballo.»~~

JUSTIFICACIÓN

Respeto competencial.

Respecto competencial.

ENMIENDA NÚM. 142

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

«Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio, **de común acuerdo con las CCAA respectivas**, deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo privado motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos. **A pesar de lo anterior, habrá que seguir manteniendo un criterio de compensación de los déficits históricos existentes en determinados territorios en materia de infraestructuras hasta lograr un equilibrio en la dotación de medios y conexiones para una adecuada movilidad, priorizando la implantación de servicios ferroviarios de cercanías y para el transporte de mercancías allí donde todavía no existen.»**

«As solucións de mobilidade que se implanten en cada territorio, **de común acordo coas CCAA respectivas**, deberán ser as máis adaptadas ás súas necesidades. Trátase de materializar que o dereito á mobilidade sostible non debe limitarse ao acceso ao transporte público nin a unha visión centrada nas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 121

infraestructuras, senón que se deben utilizar todos os mecanismos e instrumentos dispoñibles para permitir satisfacer as necesidades de mobilidade dos cidadáns e cidadás sen necesidade de dispoñer dun vehículo privado motorizado, e cun uso eficiente dos recursos públicos. **A pesar do anterior, haberá de seguir manténdose un criterio de compensación dos déficits históricos existentes en determinados territorios en materia de infraestructuras ata lograr un equilibrio na dotación de medios e conexións para unha adecuada mobilidade, priorizando a implantación de servizos ferroviarios de proximidade e para o transporte de mercadorías alí onde aínda non existen.»**

JUSTIFICACIÓN

El cambio de criterio no puede suponer un impedimento para alcanzar los niveles mínimos en materia de nuevas infraestructuras y modernización de las ya existentes en aquellos territorios en los todavía hay un grave déficit que impide una adecuada promoción de la movilidad sostenible. Así, por ejemplo, para apostar por una movilidad sostenible en Galiza es necesario implantar en primer lugar los servicios de cercanías ferroviarias todavía inexistentes

O cambio de criterio non pode supor un impedimento para alcanzar os niveis mínimos en materia de novas infraestructuras e modernización das xa existentes nos territorios en que aínda hai un grave déficit que impide unha adecuada promoción da mobilidade sustentábel. Así, por exemplo, para apostar por unha mobilidade sustentábel na Galiza é necesario implantar en primeiro lugar os servizos de cercanías ferroviarias aínda inexistentes.

ENMIENDA NÚM. 143

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

«Mención específica requiere la necesidad de impulsar soluciones de movilidad en las zonas rurales o de baja densidad de población como parte de la acción pública necesaria para luchar contra la diferencia de oportunidades que pueden existir en el ámbito rural y como mecanismo fundamental para contribuir a la cohesión territorial. En este sentido, ~~se plantea la posibilidad de que el Estado participe en la financiación de este tipo de soluciones cuando afecten a territorios afectados por el reto demográfico, en las condiciones que se establezcan reglamentariamente.~~ **El Estado debe financiar soluciones de movilidad sostenible y la recuperación y modernización del transporte ferroviario, especialmente en los territorios afectados por el reto demográfico, de común acuerdo en su diseño con las CCAA.** Además, con el objetivo de situar a las personas en el centro de las decisiones de política pública, se establece la necesidad de que el sistema de transportes y movilidad sea un sistema integrado, preferentemente configurado en red, **no radial y que permita la conexión interna de las CCAA, respetando siempre las competencias de** ~~sin perjuicio de las administraciones competentes sobre los distintos servicios.»~~

«Mención específica require a necesidade de impulsar solucións de mobilidade nas zonas rurais ou de baixa densidade de poboación como parte da acción pública necesaria para loitar contra a diferenza de oportunidades que poden existir no ámbito rural e como mecanismo fundamental para contribuír á cohesión territorial. Neste sentido, ~~exponse a posibilidade de que o Estado participe no financiamento deste tipo de solucións cando afecten a territorios afectados polo reto demográfico, nas condicións que se establezan regulamentariamente. O Estado debe financiar solucións de mobilidade sustentábel e a recuperación e modernización do transporte ferroviario, especialmente nos territorios afectados polo reto demográfico, de común acordo no seu deseño coas CCAA.~~ Ademais, co obxectivo de situar ás persoas no centro das decisións de política pública, establécese a necesidade de que o sistema de transportes e mobilidade sexa un sistema integrado, preferentemente configurado en rede, **non radial e que permita a conexión interna das CCAA, respectando sempre as competencias de sen prexuízo das administracións competentes sobre os distintos servizos.**»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 144

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VI

«Además, se destaca la posibilidad de utilizar cualquier figura jurídica prevista en la normativa de contratos en aquellos servicios de transporte o de movilidad sostenidos con fondos públicos, así como la utilización de subvenciones o ayudas públicas. Asimismo, se reconoce la posibilidad de incluir la gestión integrada de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios.

Se incluye el compromiso de establecer servicios ferroviarios, especialmente de transporte de viajeros de cercanías y de mercancías, allí donde no existan todavía.»

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

Inclúese o compromiso de establecer servizos ferroviarios, especialmente de transporte de viaxeiros de proximidade e de mercadorías, alí onde non existan aínda.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 123

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 145

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VI

«Uno de estos principios básicos es el de corresponsabilidad en la financiación de las **establecer unos servicios públicos de transporte tanto por carretera como ferroviarios en todas las CCAA que, especialmente en las CCAA con déficit en materia de infraestructuras, deberá ser financiado por el Estado.** obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal en el sentido de que cuando la administración territorial proponente de estas obligaciones no sea el Estado, aquella deberá financiar su establecimiento, así como el incremento de frecuencias o la modificación que soliciten de sus características y que impliquen un mayor coste.»

«Un destes principios básicos é o de corresponsabilidade no financiamento das **establecer uns servizos públicos de transporte tanto por estrada como ferroviarios en todas as CCAA que, especialmente nas CCAA con déficit en materia de infraestructuras, deberá ser financiado polo Estado.** obrigacións de servizo público en transportes de competencia estatal no sentido de que cando a administración territorial proponente destas obrigacións non sexa o Estado, aquela deberá financiar o seu establecemento, así como o incremento de frecuencias ou a modificación que soliciten das súas características e que impliquen un maior custo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 146

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 124

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VI

«Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la disposición final cuarta, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal y a la posibilidad de que ciertos tráficos puedan prestarse en régimen de libre competencia. **Medidas estas que, en ningún caso, pueden suponer la eliminación de paradas o la reducción de los servicios de transportes existentes, especialmente en el caso de las zonas y poblaciones del ámbito rural.»**

«Ademais, establécense regras específicas para os servizos de transporte regular de persoas por estrada de uso xeral de competencia estatal que consagran a senda de flexibilización e eficiencia na prestación destes servizos, configurados ata o momento, en todo caso, como servizos públicos de titularidade estatal e respecto aos cales, as novidades que introduce este título, así como a modificación da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de Ordenación dos Transportes Terrestres (LOTT) operada pola disposición final cuarta, abren a porta a unha maior racionalización dos servizos de competencia estatal e á posibilidade de que certos tráficos poidan prestarse en réxime de libre competencia. **Medidas estas que, en ningún caso, poden supoñer a eliminación de paradas ou a redución dos servizos de transportes existentes, especialmente no caso das zonas e poboacións do ámbito rural.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 147

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VI

«De esta manera, se establecen ~~condiciones~~ **obligaciones mínimas** en cuanto a su origen y destino, paradas intermedias y tráficos intermedios que ~~puedan~~ **de ser**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 125

concurrentes con otros autonómicos, **se podrá negociar su establecimiento con las CCAA asegurando siempre el mantenimiento de un transporte público adecuado con horarios suficientes.** Por otro lado, las relaciones de movilidad cotidiana entre poblaciones de distintas Comunidades Autónomas ~~no atendidas por servicios de competencia estatal~~, serán satisfechas por ~~aquellas~~ el Estado mediante los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y las ciudadanas, **siempre de común acuerdo con las CCAA afectadas** ~~que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.»~~

«Esta forma, establécense ~~condiciones~~ **obrigas mínimas** en canto á súa orixe e destino, paradas intermedias e tráfico intermedios que ~~podan~~ **de** ser concurrentes con outros autonómicos, **poderase negociar o seu establecemento coas CCAA asegurando sempre o mantemento dun transporte público adecuado con horarios suficientes.** Doutra banda, as relacións de mobilidade cotiá entre poboacións de distintas Comunidades Autónomas ~~non atendidas por servizos de competencia estatal~~, serán satisfeitas por aquelas o Estado mediante os servizos de transporte ou de mobilidade que mellor se axusten ás necesidades dos cidadáns e as cidadás, **sempre de común acordo coas CCAA afectadas** ~~que se dean as circunstancias previstas no artigo 4 da Lei Orgánica 5/1987, do 30 de xullo, de Delegación de Facultades do Estado nas Comunidades Autónomas en relación cos transportes por estrada e por cable.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 148

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VI

«La disposición transitoria segunda fija el plazo para establecer un nuevo mapa concesional de servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, integrado por el conjunto de servicios de competencia estatal, ~~ajustado a los nuevos principios de la ley~~ que **no supondrá en ningún caso la eliminación de paradas y rutas existentes.»**

«A disposición transitoria segunda fixa o prazo para establecer un novo mapa concesional de servizos de transporte regular de persoas por estrada de competencia estatal, integrado polo conxunto de servizos de competencia estatal, ~~axustado aos novos principios da lei~~ que **non suporá en ningún caso a eliminación de paradas e roteiros existentes.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 126

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 149

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VI

«Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, a **segurando una cobertura de transporte público adecuado y sin que, en ningún caso suponga la eliminación de las paradas y líneas actualmente existentes** permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y se justifique la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.»

«Por todo o anterior, un dos obxectivos da Estratexia de Movilidad Segura, Sustentábel e Conectada do Ministerio de Transportes e Movilidade Sustentábel consiste na elaboración dun novo mapa concesional de liñas regulares de transporte de persoas por estrada que substitúa ao actual, co obxectivo de que a oferta de transporte público por estrada de competencia estatal axústese mellor ás novas necesidades de mobilidade dos cidadáns e as cidadás, proporcione a maior conectividade posíbel, a **segurando unha cobertura de transporte público adecuado e sen que, en ningún caso supoña a eliminación das paradas e liñas actualmente existentes** permita obter unha maior eficiencia no gasto público asociado ao transporte das administracións públicas e xustifíquese a viabilidade económico-financieira das liñas para os operadores de transporte, sobre a base dos novos criterios e prazos que a tales efectos establece a lei.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 127

ENMIENDA NÚM. 150

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VI

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

«Ademais da disposición anterior, inclúese outra disposición transitoria cuxo obxectivo é mellorar a calidade do gasto público. Na disposición transitoria terceira faise referencia aos servizos ferroviarios declarados como obrigación de servizo público e incluídos en acordo polo que se establecen as obrigacións de servizo público correspondentes aos servizos de transporte ferroviario de persoas competencia da Administración Xeral do Estado na rede ferroviaria de interese xeral aprobado no Consello de Ministros. O transporte ferroviario é unha fórmula moi eficiente, tanto desde unha perspectiva ambiental como económica, ~~cando o~~ **cos horarios, frecuencias e tarifas adecuadas** o seu nivel de utilización é **pode ser moi alto** e as administracións públicas deben fomentar o seu uso. ~~Con todo, non o é no caso de niveis moi baixos de utilización: por iso, non adoita ser a mellor solución para os territorios de baixa densidade de poboación. Ningunha sociedade pode permitirse financiar con diñeiro público trens que vaian baleiros, porque iso ten un alto custo de oportunidade (o diñeiro poderíase dedicar a mellores usos para a cidadanía) e non dá resposta ás necesidades de mobilidade. Neste sentido,~~ **Nos territorios con menos poboación, os servizos ferroviarios poden combinarse**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 128

~~con otras solucións de mobilidade eficientes e sustentábeis para aqueles servizos cunha baixa demanda, exponse a posibilidade de que as Comunidades Autónomas, co acordo dos municipios afectados, poidan solicitar que deixen de prestarse eses servizos, de forma que o importe destinado á compensación dos mesmos no contrato vixente poida financiar outras solucións de mobilidade que resulten máis eficientes e que faciliten o dereito á mobilidade sostible dos cidadáns ou cidadás dos municipios afectados de acordo coas CCAA competentes.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 151

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VII

«Las infraestructuras son la base del sistema de movilidad y logística de un país. Su desarrollo, y las ~~se traduce en~~ mejoras efectivas para las personas usuarias **que introducen, puede debe** ser un instrumento eficaz para contribuir al desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social.»

«As infraestructuras son a base do sistema de mobilidade e loxística dun país. O seu desenvolvemento, e as ~~tradúcese en~~ melloras efectivas para as persoas usuarias **que introducen, pode debe** ser un instrumento eficaz para contribuír ao desenvolvemento económico, equilibrio territorial e cohesión social.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 152

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 129

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VII

«La evolución de las infraestructuras de transporte en España se puede considerar un ~~caso de éxito~~. **ejemplo de modelo radial en el que se ha primado el enlace con Madrid y que ha dejado a muchas áreas del Estado sin una adecuada conexión viaria y de transportes que permita interconectar pueblos y ciudades.** ~~Fras un esfuerzo inversor intenso, sostenido y eficaz, se ha superado el retraso del que se partía hace unas décadas, y ahora España dispone de una de las redes de infraestructuras de transporte más modernas y completas del mundo, integrada en la red supranacional europea de transporte, y que supera en muchos indicadores a los países más desarrollados de nuestro entorno. Esto ha permitido abrir España al mundo, aumentar la productividad y el PIB per cápita, equilibrar el territorio, y lograr mayores oportunidades para la vida de las personas, sin perjuicio de que todavía haya aspectos que corregir o en los que avanzar. Esta transformación se ha realizado por gobiernos de diferentes orientaciones políticas y con un alto grado de consenso social y político. Por este motivo, siguen existiendo grandes áreas sin unas infraestructuras adecuadas y suficientes y el Estado debe mantener su compromiso para suplir y compensar esos déficits.»~~

«A evolución das infraestruturas de transporte en España pódese considerar un ~~caso de éxito~~. **exemplo de modelo radial no que se primou a ligazón con Madrid e que deixou a moitas áreas do Estado sen unha adecuada conexión viaria e de transportes que permita interconectar pobos e cidades.** ~~Fras un esforzo investidor intenso, sostido e eficaz, superouse o atraso do que se partía hai unhas décadas, e agora España dispón dunha das redes de infraestruturas de transporte máis modernas e completas do mundo, integrada na rede supranacional europea de transporte, e que supera en moitos indicadores aos países máis desenvoltos da nosa contorna. Isto permitiu abrir España ao mundo, aumentar a produtividade e o PIB per cápita, equilibrar o territorio, e lograr maiores oportunidades para a vida das persoas, sen prexuízo de que aínda haxa aspectos que corraxir ou nos que avanzar. Esta transformación realizouse por gobernos de diferentes orientacións políticas e cun alto grao de consenso social e político. Por este motivo, seguen existindo grandes áreas sen unhas infraestruturas adecuadas e suficientes e o Estado debe manter o seu compromiso para suplir e compensar eses déficits.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 153

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 130

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VII

«Es importante ~~tener en cuenta el coste de oportunidad de invertir en un activo que no resulta esencial o que se puede resolver con soluciones mucho más eficientes y de menos coste cuando cabe~~ **establecer un diálogo con las CCAA afectadas** e identificar en el territorio las necesidades de inversión más apremiantes y que pueden contribuir a un mayor beneficio social.»

«É importante ~~ter en conta o custo de oportunidade de investir nun activo que non resulta esencial ou que se pode resolver con solucións moito máis eficientes e de menos custo cando cabe~~ **establecer un diálogo coas CCAA afectadas** e identificar no territorio as necesidades de investimento máis apremiantes e que poden contribuir a un maior beneficio social.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 154

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VII

«Por todo ello, debe considerarse que, ~~dado el alto volumen de stock de capital acumulado en las últimas décadas en nuestro país, los rendimientos de una inversión adicional en infraestructura pueden ser decrecientes. Esto hace~~ **salvo en contadas áreas y territorios del Estado, no existe la posibilidad de incurrir en una sobreinversión en infraestructuras, que siguen siendo necesarias para** ~~logar de conducir a una mayor prosperidad y desarrollo, r este competitividad al país, al incurrir en costes de oportunidad al drenar recursos de otras inversiones que sí serían más productivas. Además, la inversión en infraestructuras debe tender hacia un modelo adaptado a la nueva realidad. Sin perjuicio de que persistan~~ **Persisten muchas** conexiones y actuaciones de alto impacto pendientes, y sabiendo ~~de la existencia~~ **existen muchos** proyectos concretos que por su rentabilidad económica, social y medioambiental precisan ser acometidos, ~~la necesidad de inversión en obra nueva se atenúa y, por contra, se incrementan las necesidades de mantenimiento y conservación, así como las derivadas de la introducción de tecnología o digitalización o las de adaptación al cambio climático.»~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 131

«Por todo iso, debe considerarse que, ~~dado o alto volume de stock de capital acumulado nas últimas décadas no noso país, os renadimientos dun investimento adicional en infraestrutura poden ser decrecentes. Isto fai s~~ **alvo en contadas áreas e territorios do Estado, non existe a posibilidade de incurrir nunha sobreinversión en infraestruturas, que seguen sendo necesarias para** lugar de conducir a unha maior prosperidade e desenvolvemento, ~~reste competitividade ao país, ao incurrir en custos de oportunidade ao drenar recursos doutros investimentos que si serían máis produtivas. Ademais, o investimento en infraestruturas debe tender cara a un modelo adaptado á nova realidade. Sen prexuízo de que persistan~~ **Persisten moitas** conexións e actuacións de alto impacto pendentes, e ~~sabendo da existencia~~ **existen moitos** proxectos concretos que pola súa rendibilidade económica, social e ambiental precisan ser acometidos, ~~a necesidade de investimento en obra nova se atenúa e, por contra, incrementanse as necesidades de mantemento e conservación, así como as derivadas da introdución de tecnoloxía ou dixitalización ou as de adaptación ao cambio climático.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 155

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VII

«Por otro lado, tal y como se ha mencionado anteriormente, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review»), presentado el 30 de julio de 2020, estableció una serie de propuestas para mejorar la calidad de la inversión pública, entre las que se encuentran la necesidad de evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos, **análisis en el que las necesidades sociales y el deber de garantizar infraestructuras públicas adecuadas y suficientes, especialmente en los territorios con un déficit histórico en esta materia, debe ser prioritario. La rentabilidad económica no puede ser el factor determinante de la inversión pública si no asegurar lo servicios básicos a todos los ciudadanos y ciudadanas que permitan el adecuado desarrollo social y económico.** Además, indica en su recomendación n.º 7 que los proyectos de infraestructura se sometan a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica con el objetivo de aportar evidencias al proceso de toma de decisiones.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 132

«Doutro lado, tal e como se mencionou anteriormente, a Autoridade Independente de Responsabilidade Fiscal, AAI no seu estudo de Avaliación do Gasto Público correspondente ao ano 2019 relativo a Infraestruturas de Transporte («spending review»), presentado o 30 de xullo de 2020, estableceu unha serie de propostas para mellorar a calidade do investimento público, entre as que se atopan a necesidade de avaliación ex ante e ex post do impacto económico, social e ambiental de plans e proxectos, **análises no que as necesidades sociais e o deber de garantir infraestruturas públicas adecuadas e suficientes, especialmente nos territorios cun déficit histórico nesta materia, debe ser prioritario. A rendibilidade económica non pode ser o factor determinante do investimento público se non asegurar o servizos básicos a todos os cidadáns e cidadás que permitan o adecuado desenvolvemento social e económico.** Ademais, indica na súa recomendación n.º 7 que os proxectos de infraestrutura sométanse a unha avaliación da súa rendibilidade socioeconómica co obxectivo de achegar evidencias ao proceso de toma de decisións.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 156

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

VIII

«Es, por tanto, evidente, que su trascendencia supera el ámbito estrictamente municipal y su desempeño tiene implicaciones para la sostenibilidad ambiental y la reducción de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, para la actividad económica general y para la cohesión social y territorial **de las CCAA en las que se encuentran y de la autoorganización de su territorio.** Esta ley trata de dar un importante paso adelante para acelerar la transición hacia un transporte cero emisiones. Por ello, la ley plantea una contribución financiera del Estado al transporte público colectivo urbano de personas, **de acuerdo y en coordinación con las CCAA como autoridad competente para el diseño y organización del transporte incrementando la financiación autonómica,** que promueva una explotación eficiente del servicio de forma coherente en toda España, si bien, teniendo en cuenta las especificidades y condiciones económicas de cada ámbito de prestación, que incentive la corresponsabilidad de las demás administraciones en su sostenibilidad financiera y respetando el ámbito competencial vigente.»

«É, por tanto, evidente, que a súa trascendencia supera o ámbito estrictamente municipal e o seu desempeño ten implicacións para a sustentabilidade ambiental e

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 133

a redución de gases de efecto invernadoiro e contaminantes atmosféricos, para a actividade económica xeral e para a cohesión social e territorial **das CCAA nas que se atopan e da autoorganización do seu territorio**. Esta lei trata de dar un importante paso adiante para acelerar a transición cara a un transporte cero emisións. Por iso, a lei expón unha contribución financeira do Estado ao transporte público colectivo urbano de persoas, **de acordo e en coordinación coas CCAA como autoridade competente para o deseño e organización do transporte incrementando o financiamento autonómico**, ~~que promova unha explotación eficiente do servizo de forma coherente en toda España, aínda que, tendo en conta as especificidades e condicións económicas de cada ámbito de prestación, que incentive a corresponsabilidade das demais administracións na súa sustentabilidade financeira e respectando o ámbito competencial vixente.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 157

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que, **dentro de las competencias atribuidas ao Estado en esta materia**, ~~los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas~~ **todas las personas, físicas y jurídicas**, puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

Artigo 1. *Obxecto e finalidade da lei.*

1. A presente lei ten por obxecto establecer as condicións necesarias para que, **dentro das competencias atribuídas ao Estado nesta materia**, ~~os cidadáns e cidadás, así como as entidades públicas ou privadas~~ **todas as persoas, físicas e xurídicas**, poidan dispoñer dun sistema de mobilidade sustentábel, xusto e inclusivo como ferramenta para lograr unha maior cohesión social e territorial, contribuír a un desenvolvemento económico resiliente e alcanzar os obxectivos de redución de gases de efecto invernadoiro e outros contaminantes e mellora da calidade do aire.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 134

ENMIENDA NÚM. 158

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales **para la actuación del Estado y orientar su política al que permitan** el desarrollo de un sistema **público** integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, ~~a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.~~

2. En particular esta lei pretende:

a) Establecer os principios xerais **para a actuación do Estado e orientar a súa política ao que permitan** o desenvolvemento dun sistema **público** integrado de mobilidade para todos os cidadáns e as cidadás, seguro, sustentábel, accesíbel, inclusivo e dixitalizado, ~~a un custo razoable para o usuario e o conxunto da sociedade.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 159

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

2. En particular esta ley pretende:

[...]

b) ~~Facilitar la existencia de~~ **Poner en funcionamiento** un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente, **así como un transporte de cercanías ferroviarias para el transporte de personas, especialmente en los territorios en que este no existen todavía.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 135

2. En particular esta lei pretende:

[...]

b) ~~Facilitar a existencia de~~ **Pór en funcionamento** un sistema de transportes multimodal de mercadorías e loxística eficiente, sustentábel e resiliente, **así como un transporte de proximidade ferroviario para o transporte de persoas, especialmente nos territorios en que este non existe aínda.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 160

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

2. En particular esta ley pretende:

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

Artigo 1. *Obxecto e finalidade da lei.*

2. En particular esta lei pretende:

c) Dotar ás administracións públicas dos instrumentos, **o financiamento e os recursos** necesarios para a implantación e desenvolvemento deste sistema integrado de mobilidade.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 136

ENMIENDA NÚM. 161

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

2. En particular esta ley pretende:

e) Establecer un modelo de ~~participación~~ **financiación** de la Administración General del Estado, en ~~la financiación~~ **colaboración y coordinación con las CCAA, para que estas puedan sufragar adecuadamente el coste del transporte urbano en sus respectivos territorios** que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad, **así como en las necesidades diferenciadas y singulares de cada una de ellas.**

Artigo 1. *Obxecto e finalidade da lei.*

2. En particular esta lei pretende:

e) Establecer un modelo de ~~participación~~ **financiamento** da Administración Xeral do Estado, en ~~financiamento~~ **colaboración e coordinación coas CCAA, para que estas poidan sufragar adecuadamente o custo do transporte urbano nos seus respectivos territorios** que se rexa polos principios de igualdade, estabilidade, certeza e proporcionalidade, **así como nas necesidades diferenciadas e singulares de cada unha delas.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 162

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

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

a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 137

personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica, **lugar de residencia** o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad, **así como dando cobertura a las personas que viven en territorios menos poblados o con alta dispersión poblacional.**

Artigo 2. *Definición.*

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

a) Accesibilidade: condición que han de reunir os medios, infraestruturas e servizos de transporte para poder ser utilizados e comprendidos por todas as persoas, con independencia das súas circunstancias de discapacidade, idade, saúde, sexo, xénero, situación socioeconómica, **lugar de residencia** ou calquera outra característica de similar relevancia ás anteriores, nos termos máis amplos de autonomía, seguridade, comodidade e asequibilidade, **así como dando cobertura ás persoas que viven en territorios menos poboados ou con alta dispersión poboacional.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 163

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 4. *Derecho a la movilidad sostenible.*

4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y ~~podrá~~ **deberá** incluir servicios de transporte público regulares **con horarios y frecuencias suficientes, así como tarifas y bonificaciones adecuadas que promuevan su utilización, especialmente transporte ferroviario y de cercanías, que podrá ser complementado con otros transportes**, discrecionales o a demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

Artigo 4. *Dereito á mobilidade sustentábel.*

4. O sistema de mobilidade facilitará a mobilidade activa e sustentábel e ~~podrá~~ **deberá** incluír servizos de transporte público regulares **con horarios e frecuencias suficientes, así como tarifas e bonificacións adecuadas que promovan a súa utilización, especialmente transporte ferroviario e de proximidade, que poderá ser complementado con outros transportes**, discretionais ou a demanda, servizos de mobilidade compartida e servizos de mobilidade colaborativa.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 138

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 164

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia, **atendiendo de forma especial a los territorios más despoblados y con alta dispersión poblacional.**

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

2. Cohesión social e territorial. A planificación das políticas de mobilidade deberá poñer á cidadanía no centro das decisións favorecendo a integración económica e social de todos os cidadáns e cidadás con independencia do seu lugar de residencia, atendendo de forma especial aos territorios máis despoblados e con alta dispersión poboacional.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 165

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 139

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, **lengua**, orientación sexual o identidad de género, situación socioeconómica **o lugar de residencia, especialmente, atendiendo a los territorios con alta dispersión poblacional o mayor despoblación.**

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

3. Igualdade de trato e non discriminación. Os sistemas de transportes e mobilidade deberán velar pola igualdade de trato e previr a discriminación de cidadáns e cidadás por calquera circunstancia social, e en particular por razón de sexo, idade, discapacidade, orixe racial ou étnica, **lingua**, orientación sexual ou identidade de xénero, situación socioeconómica ou **lugar de residencia, especialmente, atendendo aos territorios con alta dispersión poboacional ou maior despoboamento.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 166

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

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

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) ~~Reorientar las prioridades de~~ **Orientar las** inversiones en infraestructuras de transporte, ~~basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular~~ prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos, **para cubrir las necesidades mínimas y básicas en todos los territorios, especialmente en materia de transporte ferroviario de cercanías y de mercancías.**

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

4. Sustentabilidade ambiental e social ~~e económica~~: Os sistemas de transportes e mobilidade deberán ser ambiental e socialmente ~~e economicamente~~ sustentábeis. En particular, deberán:

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

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

c) Priorizar a descarbonización, a eficiencia enerxética e o respecto á contorna natural e urbana.

d) ~~Reorientar as prioridades de~~ **Orientar** os investimentos en infraestruturas de transporte, ~~baseándoas en criterios de racionalidade e proporcionalidade e en particular~~ prestando especial atención á mobilidade cotiá, o medioambiente e a saúde, a intermodalidade, a tecnoloxía, a seguridade e a conservación das infraestruturas, para o mellor aproveitamento das infraestruturas existentes e os recursos públicos, **para cubrir as necesidades mínimas e básicas en todos os territorios, especialmente en materia de transporte ferroviario de proximidade e de mercadorías.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 167

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 141

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

Artigo 5. *Principios reitores.*

5. Servizo ao desenvolvemento económico sostible. A mobilidade deberá contribuír ao desenvolvemento económico sustentábel ~~nacional~~ **dos distintos territorios e CCAA** e á mellora da produtividade e resiliencia da **súa** actividade económica, a produción industrial e distribución de bens de consumo, respectando o principio de neutralidade competitiva.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 168

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, **contando con la información necesaria disponible en todas las lenguas oficiales de cada territorio**, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

7. Accesibilidade Universal. Os sistemas de transportes e mobilidade, incluíndo servizos, infraestruturas e procesos, deberán concibirse e proxectarse desde a orixe

de tal forma que poidan ser comprensibles, utilizables e practicables por todas as persoas, **contando coa información necesaria dispoñíbel en todas as linguas oficiais de cada territorio**, na maior extensión posible, en condicións de seguridade e comodidade e da forma máis autónoma e natural posíbel, sen necesidade, salvo que non exista alternativa, de adaptación nin deseño especializado.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 169

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras. **El Estado deberá apostar polo mantemento e posta en valor de todas as infraestructuras xa existentes, especialmente ferroviarias, dotándoas adecuadamente de medios materiais e personais para un funcionamento adecuado, nunca promovendo o seu desmantelamento.**

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

8. Resiliencia do sistema de transportes. Deberase desenvolver un sistema de transportes resiliente, flexible e adaptable ao cambio, dinámico e coordinado entre os distintos modos de transporte e niveis de Administración Pública, cunha visión integrada desde o punto de vista da xestión de infraestructuras. **O Estado deberá apostar polo mantemento e posta en valor de todas as infraestructuras xa existentes, especialmente ferroviarias, dotándoas adecuadamente de medios materiais e personais para un funcionamento adecuado, nunca promovendo ou seu desmantelamento.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 143

ENMIENDA NÚM. 170

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 6. *El Sistema Estatal de Movilidad Sostenible.*

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

Artigo 6. *O Sistema Estatal de Movilidad Sustentábel.*

1. Créase o Sistema Estatal de Movilidad Sustentábel como instrumento esencial para permitir a coordinación, a colaboración, a avaliación e a eficacia das políticas públicas de mobilidade das diferentes administracións públicas, propiciando a súa sustentabilidade económica, social e ambiental.

JUSTIFICACIÓN

Mellora.

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 171

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

De modificación

Texto que se propone:

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

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, ~~los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales a través de los representantes que designen las asociaciones tanto de ámbito estatal como autonómico con mayor implantación.~~ designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 144

Artigo 10. *Composición e adopción de acordos polo Foro Administrativo de Movilidad sustentábel.*

4. O número e distribución das vogalías regularase regulamentariamente, debendo quedar en todo caso representadas nas mesmas as Comunidades Autónomas e cidades con estatuto de autonomía, ~~es municipios de máis de 1 millón de habitantes e as entidades locais a través dos representantes que designen as asociacións tanto de ámbito estatal como autonómico con maior implantación.~~ ~~designadas pola asociación de entidades locais de ámbito estatal con maior implantación.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 172

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artigo 12

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 12. *El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.*

1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, como un órgano del Sistema Estatal de Movilidad Sostenible adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Es el máximo órgano consultivo **para la Administración General del Estado** en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales y las personas usuarias ~~y las administraciones públicas.~~

Artigo 12. *O Consello Superior de Mobilidade Sustentábel.*

1. Créase o Consello Superior de Mobilidade Sustentábel, como un órgano do Sistema Estatal de Mobilidade Sustentábel adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel.

2. É o máximo órgano consultivo **para a Administración Xeral do Estado** en materia de mobilidade e transportes nos seus diferentes aspectos, que pretende servir de canle institucional de participación e cooperación entre os sectores económicos, as organizacións sociais e as persoas usuarias ~~e as administracións públicas.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 145

ENMIENDA NÚM. 173

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 12. *El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.*

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, **más representativas conforme a lo establecido en el artículo sexto de la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical**, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal y **autonómico** más representativas, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

Artigo 12. *O Consello Superior de Mobilidade Sustentábel.*

4. A súa composición, estrutura e funcionamento estableceranse reglamentariamente, debendo garantirse, en todo caso, a participación do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico e do Ministerio do Interior, a través da Dirección Xeral de Tráfico, das organizacións empresariais e sindicais, **máis representativas conforme ao establecido no artigo sexto da Lei Orgánica 11/1985, do 2 de agosto, de Liberdade Sindical**, das asociacións de consumidores e usuarios de ámbito estatal e **autonómico** máis representativas, as universidades e centros de investigación e, en xeral, das entidades cívicas e sociais, incluído o sector asociativo da discapacidade.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 174

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 13

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 146

Texto que se propone:

Artículo 13. *Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.*

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

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

Artigo 13. *Funcións do Consello Superior de Mobilidade Sustentábel.*

O Consello Superior de Mobilidade Sustentábel terá as seguintes funcións:

b) Informar en calquera asunto que poida serlle sometido polo Goberno, os Ministerios ou ~~as demais administraciones competentes~~ **a Administración Xeral do Estado** en materia de mobilidade e transportes, en todos aqueles asuntos da súa competencia cuxa trascendencia para o sistema de mobilidade o faga aconsellábel.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 175

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

Artigo 16. *O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sustetábel (DOMOS) e documentos complementarios.*

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

O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel coordinará unha comisión técnica integrada por representantes **da Administración Xeral do Estado e de**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 147

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 176

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

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

El DOMOS será aprobado por ~~acuerdo~~ del Consejo de Ministros, **previo acuerdo de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes y contando con el** informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Artigo 16. *O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sustentábel (DOMOS) e documentos complementarios.*

O DOMOS será aprobado polo ~~por acordo de~~ Consello de Ministros, **previo acordo da Conferencia Territorial de Movilidad e Transportes e contando co** informe da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, e remitido para o seu coñecemento ao Foro Administrativo de Mobilidade Sustentábel.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 148

ENMIENDA NÚM. 177

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 17. *Directrices generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS.*

1. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener pautas generales que ~~pueden seguir~~ **sirvan de orientación a las** administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana y las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población.

Artigo 17. *Directrices xerais para unha mobilidade sustentábel que se incluirán no DOMOS.*

1. As directrices xerais para unha mobilidade sustentábel a incluír no DOMOS conterán pautas xerais que ~~poden seguir~~ **sirvan de orientación ás** administracións públicas e outras entidades no desenvolvemento das súas competencias e funcións en materia de transportes e mobilidade, especificando en todo caso, as aplicábeis a mobilidade urbana e metropolitana e as aplicábeis a mobilidade das contornas rurais ou de baixa densidade de poboación.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 178

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 18

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 18. *Sistema de indicadores para el seguimiento de sendas e hitos a incluir en el DOMOS.*

2. La selección de los indicadores y sus variables seguirá los siguientes criterios: integridad; calidad, compatibilidad y comparabilidad; rendimiento, impacto y eficiencia; **cumplimiento de la función de servicio público, coesión territorial,**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 149

despoblamiento, dispersión poblacional y nivelación de servicios, y accesibilidad, sostenibilidad, transparencia, claridad, perspectiva de género e inclusión.

Artigo 18. *Sistema de indicadores para o seguimento de sendas e fitos a incluír no DOMOS.*

2. A selección dos indicadores e as súas variables seguirá os seguintes criterios: integridade; calidade, compatibilidade e comparabilidade; rendemento, impacto e eficiencia; **cumprimento da función de servizo público, coesión territorial, despoboamento, dispersión poboacional e nivelación de servizos**, e accesibilidade, sustentabilidade, transparencia, claridade, perspectiva de xénero e inclusión.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 179

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 23

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 23 *Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados. **En esa planificación de prioridades se deberá incluir la dotación de infraestructuras básicas mínimas en todos los territorios, especialmente la implantación de servicios de cercanías ferroviarias allí donde no exista y de transporte ferroviario de mercancías.**

Artigo 23. *Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).*

1. O Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel deberá dispoñer dun instrumento de planificación estratéxica, que constitúa o marco de referencia plurianual da política xeral de infraestruturas de transporte e servizos de mobilidade e transporte de competencia estatal, cunha visión integral e intermodal, que incorpore os escenarios orzamentarios, fixe unha orientación de prioridades e estableza condicións aos instrumentos de planificación de infraestruturas incluídos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 150

na normativa sectorial. A citada planificación debe contemplar non só a xeración de nova infraestrutura senón tamén a xestión da conservación da infraestrutura existente cuns niveis de calidade, seguridade, sustentabilidade e eficiencia adecuados. **Nesa planificación de prioridades deberase incluír a dotación de infraestruturas básicas mínimas en todos os territorios, especialmente a implantación de servizos de proximidade ferroviarias alí onde non exista e de transporte ferroviario de mercadorías.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 180

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 23

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 23. *Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).*

5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación ~~y de corresponsabilidad en su financiación~~, entre las distintas administraciones competentes.

Artigo 23. *Instrumento de Planificación Estratéxica Estatal en Mobilidade (IPEEM).*

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 151

ENMIENDA NÚM. 181

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 25

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 25. *Planes de movilidad sostenible de entidades locales.*

1. ~~En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética,~~ **Dentro de sus planes de movilidad, las CCAA podrán establecer medidas específicas dirigidas** a los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes ~~deberán dotarse para que se doten~~ de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

2. Las Comunidades Autónomas, **así mismo, en el ejercicio de sus competencias,** podrán recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios no incluidos en el apartado anterior, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. ~~Cuando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.~~

3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el artículo 19 y contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos, **dentro del marco que fije cada CCAA en esta materia.**

4. Cada CCAA establecerá la periodicidad con que las entidades locales ~~tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible~~ deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y evaluación de las medidas de este plan.

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

Artigo 25. *Plans de mobilitade sustentábel de entidades locais.*

1. ~~No prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, sen prexuízo de establecido no artigo 14 da Lei 7/2021, de o 20 de maio, de Cambio Climático e Transición Enerxética,~~ **Dentro dos seus plans de mobilitade, as CCAA poderán establecer medidas específicas dirixidas** aos municipios de máis de 20.000 habitantes e menos de 50.000 habitantes ~~deberán dotarse para que se doten~~ dun plan de mobilitade sostible simplificado de entidades locais, que deberá ser revisado, polo menos, cada seis anos salvo que a lexislación autonómica estableza outra periodicidade.

2. As Comunidades Autónomas, **así mesmo, no exercicio das súas competencias,** poderán recomendar ou esixir que dispoñan de plans de mobilitade sostible os municipios non incluídos no apartado anterior, entidades supramunicipais con competencias en materia de planificación do territorio, urbanismo, transportes

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 152

~~ou mobilidade, e agrupacións de municipios. Cando un municipio quede integrado no ámbito dunha entidade supramunicipal obrigada a ter un plan de mobilidade sostible, esta obrigaón substituirá o requirimento específico do apartado 1.~~

3. Os plans de mobilidade sostible poderán ter en conta, como referencia, os criterios establecidos nas directrices metodolóxicas previstas no artigo 19 e conterán, necesariamente, medidas de ordenación da distribución urbana de mercadorías cooperando con outros municipios limdeiros para o establecemento de criterios homoxéneos, **dentro do marco que fixe cada CCAA nesta materia.**

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

5. ~~O EDIM ao que se refire o artigo 14 incluírá un rexistro de plans de mobilidade sostible e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo acórdese no marco do Foro Administrativo de Movilidad Sostible.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 182

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artigo 26

De modificación

Texto que se propoñe:

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

1. Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente ~~los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.~~ **recomendaciones y orientaciones que sirvan para facilitar la movilidad de los grandes centros de trabajo en coordinación con las CCAA en que estos se sitúen.**

Las CCAA fijarán los centros que consideren grandes centros de trabajo atendiendo a criterios como, por ejemplo, ~~Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos:~~ la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas, **y establecerán planes de movilidad sostenible de acuerdo con los mismos centros y los municipios en los que se sitúan.**

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

2. ~~Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán~~

aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

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

~~3.—2. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 **la relación inicial** que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.~~

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

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

Artigo 26. *Plans de mobilidade sustentábel para grandes centros de actividade.*

1. Os Ministerios de Transportes e Mobilidade Sustentábel e de Traballo e Economía Social, previo informe do Foro Administrativo de Movilidad Sostible, establecerán conxuntamente os criterios para identificar os grandes centros de actividade que deban dispoñer de plans de mobilidade sostible, así como os fitos cuantificables que estes plans deben alcanzar. recomendacións e orientacións que sirvan para facilitar a mobilidade dos grandes centros de traballo en coordinación coas CCAA en que estes se situen.

As CCAA fixarán os centros que consideren grandes centros de traballo atendendo a criterios como, por exemplo, Para a fixación dos criterios teranse en conta, polo menos: a superficie do centro de actividade, o número de empresas e persoas traballadoras afectadas por quenda de traballo ou afluencia de visitantes e a mobilidade en días e horas punta e datas determinadas, e establecerán plans de mobilidade sustentábel de acordo cos propios centros e os municipios nos que se sitúan.

Estes plans de mobilidade sustentábel deberán estar coordinados, no seu caso, cos plans de mobilidade sustentábel ao traballo aos que se refire o artigo 27.

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

~~Corresponderá ás Comunidades Autónomas establecer as medidas necesarias para asegurar o cumprimento desta obrigaçión.~~

~~3.—2. As Comunidades Autónomas poderán establecer unha relación doutros grandes centros de actividade non incluídos no apartado 1 na relación inicial que tamén deban, ou aos que se lles recomende, dispoñer dun plan de mobilidade sustentábel.~~

~~4.— Os grandes centros de actividade deberán remitir o plan aprobado á entidade local en cuxo ámbito territorial sitúese o centro.~~

~~5.— O EDIM ao que se refire o artigo 14 incluirá un rexistro de plans de mobilidade sustentábel para grandes centros de actividade e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo acórdese no marco do Foro Administrativo de Movilidad Sustentábel.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora y respeto competencial

Mellora e respecto competencial

ENMIENDA NÚM. 183

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

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

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

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

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

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

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

6. Estas medidas también podrán ser promovidas por las CCAA a través de sus propias normas en el ejercicio de sus competencias para los centros de trabajo del sector público autonómico.

Artigo 27. *Plans de mobilidade sustentábel ao traballo.*

1. No prazo de 24 meses desde a entrada en vigor desta lei, as empresas e as entidades pertencentes ao sector público **estatal** de acordo co establecido no artigo 2 da Lei 40/2015, de o 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, deberán dipor de plans de mobilidade sustentábel ao traballo para aqueles centros de traballo con máis de 500 persoas traballadoras ou 250 por quenda.

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

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

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

3. Os plans de mobilidade sustentábel ao traballo incluirán solucións de mobilidade sustentábel que contemplan, por exemplo, o impulso da mobilidade activa, o transporte colectivo, a mobilidade de cero emisións, solucións de mobilidade tanto compartida como colaborativa, o teletraballo nos casos nos que sexa posíbel, entre outros, de acordo co principio de xerarquía ao que se refire o artigo 29. Así mesmo, incluíranse medidas relativas á seguridade e a prevención de accidentes nos desprazamentos ao centro de traballo. Terase en conta, non soamente ás persoas traballadoras do centro senón tamén aos visitantes, provedores e a calquera outra persoa que requira acceder ao centro de traballo. Para a súa elaboración, deberán ter en conta o plan de mobilidade sustentábel da entidade local en cuxo ámbito territorial sitúese o centro.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 156

4. Ademais, en relación cos centros de traballo de máis de 1.000 persoas traballadoras situados en municipios ou áreas metropolitanas de máis de 500.000 habitantes, as entidades públicas e privadas deberán incluír medidas que permitan reducir a mobilidade das persoas traballadoras nas horas punta e promover o uso de medios de transporte de baixas ou cero emisións.

5. O EDIM ao que se refire o artigo 14 incluírá un rexistro de plans de mobilidade sostible ao traballo e os parámetros e indicadores máis relevantes dos mesmos, segundo acórdese no marco do Foro Administrativo de Mobilidade Sustentábel.

6. Estas medidas tamén poderán ser promovidas polas CCAA a través das súas propias normas no exercicio das súas competencias para os centros de traballo do sector público autonómico.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 184

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artigo 29

De modificación

Texto que se propoñe:

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

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

Artigo 29. *Sistema de medios de mobilidade no ámbito urbano.*

1. Co fin de dar cumprimento aos principios reitores da mobilidade e atendendo aos efectos sobre o medio e a saúde, no ámbito urbano as **distintas** administracións públicas, **dentro das súas propias competencias**, velarán por incentivar e promover os medios e modos de mobilidade máis sustentábeis e saudábeis nas contornas urbanas e metropolitanas, así como os que reduzan a ocupación do espazo público. En concreto, deberá favorecerse, na orde seguinte:

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 157

ENMIENDA NÚM. 185

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 41

De modificación

Texto que se propone:

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

1. En el ámbito de sus competencias, las Comunidades Autónomas deberán garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas en los desplazamientos que discurren dentro de su territorio, mediante los oportunos servicios de transporte y servicios de movilidad, en los términos previstos en el artículo 42. **Para ello, se establecerá una financiación suficiente por parte del Estado a las CCAA que permita atender el servicio adecuadamente.**

2. Las Comunidades Autónomas **establecerán** las condiciones en las que las entidades locales **de su territorio** pueden contribuir a la implantación de estos servicios.

Artigo 41. *Servizos de transporte e mobilidade para permitir o exercicio do dereito á mobilidade en desprazamentos intraautonómicos.*

1. No ámbito das súas competencias, as Comunidades Autónomas deberán garantir o dereito á mobilidade dos cidadáns e cidadáns nos desprazamentos que discorren dentro do seu territorio, mediante os oportunos servizos de transporte e servizos de mobilidade, nos termos previstos no artigo 42. **Para iso, establececerase un financiamento suficiente por parte do Estado ás CCAA que permita atender o servizo adecuadamente.**

2. As Comunidades Autónomas **estabelecerán** as condicións nas que as entidades locais d **o seu territorio** poden contribuír á implantación destes servizos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 186

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 158

Texto que se propone:

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

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

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes **y los beneficios sociales para el desarrollo de la economía que el mantenimiento de servicios de transporte, especialmente ferroviarios, traen al conjunto de la sociedad.**
- d) Cohesión social y territorial.
- e) Transparencia, objetividad y no discriminación.
- f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.
- g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

Artigo 45 *Principios aplicábeis ás obrigas de servizo público e aos contratos de servizo público.*

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

- a) Necesidade e proporcionalidade da intervención pública no mercado.
- b) Eficiencia e sustentabilidade no sistema de transportes. Deberá considerarse a posibilidade de recorrer a outros modos de transporte, incluíndo solucións innovadoras, e a capacidade destes modos de satisfacer as necesidades de accesibilidade consideradas, así como as súas emisións antes de declarar as obrigacións de servizo público.
- c) Eficacia e eficiencia no gasto público. Deberá terse en conta a proporcionalidade entre a obrigación imposta e a necesidade de garantir unhas condicións adecuadas de acceso ao sistema de transportes **e os beneficios sociais para o desenvolvemento da economía que o mantemento de servizos de transporte, especialmente ferroviarios, traen ao conxunto da sociedade.**
- d) Cohesión social e territorial.
- e) Transparencia, obxectividade e non discriminación.
- f) Cooperación e corresponsabilidade entre administracións públicas.
- g) Intervención temporal. Sempre que sexa posíbel, procurárase limitar o período temporal aplicábel no que non estea garantida a prestación de servizos coas condicións adecuadas de acceso ao sistema de transportes.
- h) Rendición de contas e responsabilidade, que ha de guiar toda intervención da administración no mercado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 159

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 187

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Las obligaciones de servicio público, **determinadas por la Administración General del Estado, salvo que en su declaración se determine otra cosa, o se llegue a algún otro tipo de acuerdo o convenio**, serán objeto de financiación en todo caso ~~por la administración proponente~~: **a cargo de los Presupuestos Generales del Estado.**

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

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

3. **Una vez creadas las infraestructuras básicas de transporte que aseguren la movilidad, con la contrucción de las vías de comunicación prioritarias pendientes de ejecución, así como la implantación de los servicios ferroviarios mínimos, como es el caso de las cercanías ferroviarias, estas podrán ser, de común acuerdo con la CCAA correspondiente, objeto de transferencia, tanto su gestión como su titularidad, siempre acompañadas de las correspondientes dotaciones económicas a cargo de los Presupuestos Generales del Estado.**

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

Artigo 47. ~~Corresponsabilidade no financiamento das obrigacións de servizo público en transportes de competencia estatal.~~

1. As obrigacións de servizo público, **determinadas pola Administración Xeral do Estado, salvo que na súa declaración determínese outra cousa, ou se chegue a algún outro tipo de acordo ou convenio**, serán obxecto de financiamento en todo caso ~~pola administración proponente~~: **a cargo dos Orzamentos Xerais do Estado.**

~~Para ese efecto, con carácter previo a su declaración como obligación de servicio público polo Consello de Ministros, deberá incorporarse ao expediente o compromiso e o seu financiamento expedido polo órgano da administración proponente competente para a aprobación do gasto.~~

2. Así mesmo, calquera eventual aumento de frecuencias ou modificación das características do servizo, en relación coas que fosen declaradas nas obrigacións de servizo público, deberá ser financiado pola administración ~~proponente~~. **con competencias sobre ese transporte.**

3. **Unha vez creadas as infraestruturas básicas de transporte que aseguren a mobilidade, coa contrucción das vías de comunicación prioritarias pendentes de execución, así como a implantación dos servizos ferroviarios mínimos, como é o caso das proximidades ferroviarias, estas poderán ser, de común acordo coa CCAA correspondente, obxecto de transferencia, tanto a súa xestión como a súa titularidade, sempre acompañadas das correspondentes dotacións económicas a cargo dos Orzamentos Xerais do Estado.**

~~O financiamento das obrigacións de servizo público que se impoñan no ámbito aéreo en roteiros dentro da península corresponderá en todo caso ás administracións proponentes e non será asumida en ningún caso pola Administración Xeral do Estado.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 188

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 49. *Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.*

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, **además se atenderá a la función de conexión territorial y de servicio de transporte público, favorecido el establecimiento de paradas que sirvan de conexión en aquellos lugares que no cuenten con otro transporte alternativo**, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte. **En ningún caso se recomendará el recorte, eliminación o reducción de paradas en las líneas o trayectos de los servicios de transporte por carretera de competencia estatal.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 161

Artigo 49. *Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.*

3. As paradas intermedias dos servizos de competencia estatal serán, con carácter xeral, nas poboacións principais do itinerario correspondente, **ademais atenderase á función de conexión territorial e de servizo de transporte público, favorecido o establecemento de paradas que sirvan de conexión naqueles lugares que non contén con outro transporte alternativo**, sen prexuízo de que, cando así o xustifique a demanda previsíbel, se puidesen atender outras paradas. Ademais, as paradas intermedias deberán facilitar os desprazamentos intermodais e por iso, cando corresponda, deberán estar debidamente conectados cos portos, aeroportos, estacións de ferrocarril e outros nodos de transporte. **En ningún caso se recomendará o recorte, eliminación ou redución de paradas nas liñas ou traxectos dos servizos de transporte por estrada de competencia estatal.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 189

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 50

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 190

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 54. *Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.*

4. (nuevo) En todo caso, se debe considerar que cumplen los criterios las obras necesarias para compensar lo déficits históricos en infraestructuras de determinados territorios en los que todavía no se hayan completado obras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 162

básicas comprometidas tanto de la red de transporte por carretera como de transporte ferroviario, atendiendo especialmente en este último caso, a la implantación de servicios de cercanía y de una adecuada red de transporte de mercancías.

Artigo 54. *Estudo de rendibilidade das infraestruturas de transporte estatais.*

4. (novo) En todo caso, débese considerar que cumpren os criterios as obras necesarias para compensar o déficits históricos en infraestruturas de determinados territorios nos que aínda non se completaron obras básicas comprometidas tanto da rede de transporte por estrada como de transporte ferroviario, atendendo especialmente, neste último caso, á implantación de servizos de proximidade e dunha adecuada rede de transporte de mercadorías.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 191

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 55

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 55. *Excepciones del procedimiento de evaluación.*

Quedan excluidas de la obligación de la realización de las evaluaciones ex ante previstas en el artículo 52, las siguientes actuaciones:

[...]

e) Las actuaciones ya comprometidas pendientes de ejecución.

Artigo 55. *Excepcións do procedemento de avaliación.*

Quedan excluídas da obrigaón da realización das avaliacións ex ante previstas no artigo 52, as seguintes actuacións:

[...]

e) As actuacións xa comprometidas pendentes de execución.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 163

ENMIENDA NÚM. 192

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través ~~de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.~~ **de la financiación a las CCAA.**

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Artigo 56. *Contribución financeira do Estado para a mobilidade sustentábel no ámbito urbano.*

1. A Administración Xeral do Estado, a través dun Fondo Estatal de Contribución á Mobilidade Sostible (FECMO), participará nos termos que se determinen nas disposicións de desenvolvemento, no financiamento do servizo público do transporte público colectivo urbano de viaxeiros reservado ás entidades locais polo artigo 86.2 da Lei 7/1985, de o 2 de abril, Reguladora das Bases do Réxime Local, de acordo con as CCAA, **de acordo coas CCAA.**

2. A través dese mesmo Fondo, a Administración Xeral do Estado contribuirá, nos termos que se determinen nas disposicións de desenvolvemento, ao financiamento dos servizos de transporte colectivo que operan no ámbito urbano ou **metropolitano**, ~~siempre que a súa xestión estea atribuída a unha autoridade de transporte metropolitano, con independencia da forma xurídica que adopte, e en~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 164

~~tanto non se reciban subvencións ou compensacións da Administración Xeral do Estado por outras vías.~~

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 193

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 96. *Nodos logísticos de importancia estratégica.*

1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica **aquellos que se determinen por las CCAA en sus respectivos territorios, que** vertebran la red de terminales intermodales y logísticas de su territorio, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes ~~de España.~~

Artigo 96. *Nodos loxísticos de importancia estratéxica.*

1. Terán a consideración de nodos loxísticos de importancia estratéxica **aqueles que se determinen polas CCAA nos seus respectivos territorios,** que vertebran a rede de terminais intermodais e loxísticas do seu territorio, considerando para iso o volume de carga que xestionan, a súa localización territorial, a súa dimensión internacional ou o seu alto potencial para o desenvolvemento do sistema loxístico e de transportes ~~de España.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 165

ENMIENDA NÚM. 194

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Título VI. Artículo 97

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 195

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional novena

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional novena. *Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.*

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.

Así mismo, se establecerán indicaciones físicas en las vías de comunicación de titularidad estatal que indiquen la titularidad estatal que indiquen la ubicación de esos puntos de recarga y las distancias hasta los mismos e até os seguintes máis próximos.

Disposición adicional novena. *Información para a reposición e recárgaa eléctrica de vehículos.*

1. En desenvolvemento da Directiva 2010/40/UE, do Parlamento Europeo e do Consello de o 7 de xullo de 2010 pola que establece o marco para a implantación dos sistemas de transporte intelixentes no sector do transporte por estrada e para as interfaces con outros modos de transporte, no relativo ás accións prioritarias a) e b) do seu artigo 3, o Goberno poñerá a libre disposición a información sobre a localización das estacións de acceso público para a reposición de combustibles para vehículos, incluído o hidróxeno, e os puntos de recarga eléctrica, así como as características do servizo que prestan.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 166

Así mismo, estableceranse indicacións físicas nas vías de comunicación de titularidade estatal que indiquen a titularidade estatal que indiquen a localización deses puntos de recarga e as distancias até os mesmos e até os seguintes máis próximos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 196

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional undécima. *Transporte ferroviario de mercancías.*

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. **De forma especial y prioritaria, se atenderá a completar a la mayor brevedad los corredores de mercancías (Atlántico, Mediterráneo e intermedio), así como a realizar las obras necesarias para la conexión de autovías ferroviarias en todo el territorio.**

Disposición adicional undécima. *Transporte ferroviario de mercadorías.*

No ámbito do transporte de mercadorías, co fin de mellorar a eficiencia enerxética e a competitividade do transporte, adoptaranse as medidas contempladas nas estratexias para o impulso do transporte ferroviario de mercadorías. **De forma especial e prioritaria, atenderase a completar o máis axiña posíbel os corredores de mercadorías (Atlántico, Mediterráneo e intermedio), así como a realizar as obras necesarias para a conexión de autovías ferroviarias en todo o territorio.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 167

ENMIENDA NÚM. 197

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

De modificación

Texto que se propone:

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

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49, **que no implicará en ningún caso, la reducción o eliminación de servicios existentes, o la eliminación de paradas.**

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

En todo caso, se podrá, a petición de las CCAA, solicitar la transferencia de la gestión de las líneas de transporte estatales que discurran por su territorio para una mejor ordenación y atención al mismo, cesión que irá acompañada de la adecuada dotación económica para la atención del servicio.

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

[...]

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

1. No prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, mediante acordo do Consello de Ministros, deberá estar aprobado o novo mapa concesional, que incluirá a relación de todos os servizos de transporte público regular de persoas de uso xeral por estrada de ámbito estatal, de acordo con os criterios establecidos no artigo 49, **que non implicará en ningún caso, a redución ou eliminación de servizos existentes, ou a eliminación de paradas.**

2. No prazo de dous anos a contar desde a aprobación do novo mapa concesional, deberán estar adxudicados os contratos de concesión de servizos de todas as concesións estatais incluídas naquel.

En todo caso, poderase, a pedimento das CCAA, solicitar a transferencia da xestión das liñas de transporte estatais que discorran polo seu territorio para unha mellor ordenación e atención ao mesmo, cesión que irá acompañada da adecuada dotación económica para a atención do servizo.

~~Neste mesmo prazo de dous anos, as Comunidades Autónomas deberán asumir os tráficos autonómicos que previamente estivesen atendidos por contratos de concesión estatais. Estes tráficos non serán atendidos, con carácter xeral, no marco dos novos contratos de competencia estatal.~~

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 168

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 198

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria tercera

De modificación

Texto que se propone:

Disposición transitoria tercera. *Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.*

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidad Media Distancia (Avant)» y «Ancho Métrico», Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018-2027 ~~Las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público y proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios. el Estado tiene la obligación de mejorar y ampliar los servicios de servicio público para incorporar los nuevos servicios ferroviarios básicos de los que se deben dotar a los territorios como es el caso de las cercanías ferroviarias, dotaciones básicas que deben ser financiadas en todo caso por la Administración General del Estado.~~

~~2. La propuesta de reducción o supresión de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción o supresión del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan. Una vez alcanzados esos servicios básicos mínimos, las CCAA podrán solicitar la transferencia de la red de transporte ferroviario situada en su territorio, que irá acompañada de la adecuada dotación económica a través del incremento de la financiación autonómica.~~

~~3. Si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión afecta a varias Comunidades Autónomas, todas deberán manifestar su conformidad.~~

~~4. Si el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible considera justificada la propuesta, podrá participar en la financiación **financiará** los nuevos servicios propuestos **que sirvan para mejorar el transporte ferroviario** con el límite del coste de compensación de los servicios que se suprimirían, descontado el importe de los ingresos del administrador de infraestructuras ferroviarias.~~

En tal caso, previo trámite de audiencia a la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.A., se podrá llevar a cabo una modificación del Contrato referido

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

en el apartado 1 de esta disposición transitoria por el procedimiento previsto en el propio contrato, en la que se procurará el mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato, teniendo en cuenta las inversiones pendientes de amortizar y las alegaciones formuladas por Renfe Viajeros, SME, S.A.

De igual forma, se dará trámite de audiencia a los administradores generales de infraestructuras titulares de las estaciones afectadas por la reducción o supresión de servicios al objeto de la valoración económica que esta medida supondría a efectos de cánones ferroviarios y amortizaciones pendientes sobre inversiones que se hubieran llevado a cabo para el mantenimiento de los servicios financiados.

A tal efecto, los Presupuestos Generales del Estado del año siguiente incluirán la partida correspondiente y se firmará un Convenio con la comunidad autónoma o Comunidades Autónomas afectadas, para comprometer esta financiación por un plazo máximo de 5 años, prorrogables hasta el final del contrato firmado entre la AGE y Renfe.

5. El conjunto de estas actuaciones no deberá suponer en ningún caso un aumento global del gasto público.

Disposición transitoria tercera. *Instrumentos de mellora da calidade do gasto no financiamento das obrigacións de servizo público ferroviarias.*

1. Durante o tempo que estea vixente o Contrato entre a Administración Xeral do Estado e a Sociedade Mercantil Estatal Renfe Viaxeiros, SME, S.A., para a Prestación dos Servizos Públicos de Transporte de Viaxeiros por Ferrocarril de «Proximidades», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidade Media Distancia (Avant)» e «Ancho Métrico», Competencia da Administración Xeral do Estado, Suxeitos a obrigacións de servizo público no Período 2018-2027 as Comunidades Autónomas, co acordo dos municipios afectados, antes de o 30 de xuño de cada ano, poderán solicitar ao Ministerio de Transportes e Movilidad Sostible a redución ou supresión dun servizo ferroviario declarado obrigación de servizo público e propoñer a implantación duns servizos de mobilidade alternativos que supoñan unha mellora na adaptación ás necesidades das persoas usuarias, continuidade, regularidade, capacidade ou prezos. O Estado ten a obrigación de mellorar e ampliar as obrigacións de servizo público para incorporar novos servizos ferroviarios básicos dos que se debe dotar aos territorios como é o caso das proximidades ferroviarias, dotacións básicas que debe ser financiadas en todo caso pola Administración Xeral do Estado.

2. A proposta de redución ou supresión dun servizo ferroviario deberá ir acompañada dunha análise socioeconómica e ambiental en que, como mínimo, se determinen os impactos socioeconómicos e ambientais que resultarían da redución ou supresión do servizo ferroviario con relación aos que xeren os servizos de mobilidade alternativos que se propoñan. **Unha vez alcanzados eses servizos básicos mínimos, as CCAA poderán solicitar a transferencia da rede de transporte ferroviario situada no seu territorio, que irá acompañada da adecuada dotación económica a través do incremento do financiamento autonómico.**

4. Se o servizo sobre o que se solicita a redución ou supresión afecta a varias Comunidades Autónomas, todas deberán manifestar a súa conformidade.

4. Se o Ministerio de Transportes e Movilidad Sostible considera xustificada a proposta, poderá participar no financiamento financiará os novos servizos propostos que sirva para mellorar os transporte ferroviario co límite do custo de compensación dos servizos que se suprimían, descontado o importe dos ingresos do administrador de infraestructuras ferroviarias.

En tal caso, previo trámite de audiencia á Sociedade Mercantil Estatal Renfe Viaxeiros, SME, S.A., poderase levar a cabo unha modificación do Contrato referido no apartado 1 desta disposición transitoria polo procedemento previsto no propio contrato, na que se procurará o mantemento do equilibrio económico financeiro do

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 170

contrato, tendo en cuenta os investimentos pendentes de amortizar e as alegacións formuladas por Renfe Viaxeiros, SME, S.A.

De igual forma, darase trámite de audiencia aos administradores xerais de infraestruturas titulares das estacións afectadas pola redución ou supresión de servizos ao obxecto da valoración económica que esta medida supoñería a efectos de canons ferroviarios e amortizacións pendentes sobre investimentos que se levaron a cabo para o mantemento dos servizos financiados.

~~Para ese efecto, os Orzamentos Xerais do Estado do ano seguinte incluírán a partida correspondente e asinarase un Convenio coa comunidade autónoma ou Comunidades Autónomas afectadas, para comprometer este financiamento por un prazo máximo de 5 anos, prorrogables ata o final do contrato asinado entre a AGE e Renfe:~~

~~5. O conxunto destas actuacións non deberá supoñer en ningún caso un aumento global do gasto público.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 199

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia. **En este sentido, a la hora de planificar actuaciones concretas en materia de movilidad, se otorgará prioridad financiera a aquellas comunidades que presenten una situación de partida más deficitaria, por carecer de infraestructuras básicas, cuya ausencia discrimina a sus ciudadanas y ciudadanos y dificulta su acceso a una movilidad accesible y sostenible.**

Artigo 5. *Principios reitores.*

2. Cohesión social e territorial. A planificación das políticas de mobilidade deberá poñer á cidadanía no centro das decisións favorecendo a integración económica e social de todos os cidadáns e cidadás con independencia do seu lugar de residencia. **Neste sentido, á hora de planificar actuacións concretas en materia de mobilidade, outorgarase prioridade financeira a aquelas comunidades que presenten unha situación de partida máis deficitaria, por carecer de infraestructuras básicas, cuxa ausencia discrimina ás súas cidadás e cidadáns e dificulta o seu acceso a unha mobilidade accesíbel e sustentábel.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 171

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 200

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

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

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana **teniendo en consideración el punto de partida o nivel en materia de movilidad de cada Comunidad Autónoma**, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 172

c) Priorizar a descarbonización, a eficiencia enerxética e o respecto á contorna natural e urbana.

d) Reorientar as prioridades de investimentos en infraestruturas de transporte, baseándoas en criterios de racionalidade e proporcionalidade e en particular prestando especial atención á mobilidade cotiá **tendo en consideración o punto de partida ou nivel en materia de mobilidade de cada Comunidade Autónoma**, o medioambiente e a saúde, a intermodalidade, a tecnoloxía, a seguridade e a conservación das infraestruturas, para o mellor aproveitamento das infraestruturas existentes e os recursos públicos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 201

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» **y/o la cabecera de comarca** de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

11. Fomento da cidade de proximidade. Co fin de avanzar cara a cidades con menor impacto ambiental e mellor calidade de vida, as administracións públicas deberán coordinar as súas políticas de desenvolvemento urbano e territorial, económicas e de mobilidade para fomentar a «cidade de proximidade» **e/ou a cabeceira de comarca** de forma que se minimice o número de desprazamentos habituais necesarios e acúrtese a súa lonxitude, diminuíndo os impactos ambientais e favorecendo así o uso racional do territorio e os desenvolvementos urbanos sustentábeis.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 173

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 202

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 6. *El Sistema Estatal de Movilidad Sostenible.*

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

En particular, las citadas políticas tendrán por objetivo atender las necesidades de movilidad de las Comunidades Autónomas, de acuerdo con los planes establecidos por estas respecto de sus redes interiores, así como crear nuevas infraestructuras para facilitar la circulación de personas y mercancías que traspasen los límites territoriales de éstas, otorgándose prioridad a aquellas Comunidades Autónomas que presenten condiciones de partida más deficitarias y/o reducidas con el objetivo de coadyuvar a un mejor y más equitativo desarrollo social y económico.

Artigo 6. *O Sistema Estatal de Movilidade Sustentábel.*

1. Créase o Sistema Estatal de Movilidade Sustentábel como instrumento esencial para permitir a coordinación, a colaboración, a avaliación e a eficacia das políticas públicas de mobilidade das diferentes administracións públicas, propiciando a súa sustentabilidade económica, social e ambiental.

En particular, as citadas políticas terán por obxectivo atender as necesidades de mobilidade das Comunidades Autónomas, de acordo con os plans establecidos por estas a respecto das súas redes interiores, así como crear novas infraestruturas para facilitar a circulación de persoas e mercadorías que traspasen os límites territoriais destas, outorgándose prioridade a aquelas Comunidades Autónomas que presenten condicións de partida máis deficitarias e/ou reducidas co obxectivo de coaduxvar a un mellor e máis equitativo desenvolvemento social e económico.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 174

ENMIENDA NÚM. 203

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 9

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

Consideramos que a Conferencia Sectorial de Transportes é suficiente, neste ámbito. O contrario sería duplicar un organigrama inter-administracións, cada vez máis complexo que incrementa a burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamento das administracións públicas). Alternativamente, proponse outra emenda que limita a súa actuación e inxerencia.

ENMIENDA NÚM. 204

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 10

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

Consideramos que a Conferencia Sectorial de Transportes é suficiente, neste ámbito. O contrario sería duplicar un organigrama inter-administracións, cada vez máis complexo que incrementa a burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamento das administracións públicas). Alternativamente, proponse outra emenda que limita a súa actuación e inxerencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 175

ENMIENDA NÚM. 205

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 11

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Consideramos que la Conferencia Sectorial de Transportes es suficiente, en este ámbito. Lo contrario sería duplicar un organigrama inter-administraciones, cada vez más complejo que incrementa la burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamiento de las administraciones públicas). Alternativamente, se propone otra enmienda que limita su actuación e injerencia.

Consideramos que a Conferencia Sectorial de Transportes é suficiente, neste ámbito. O contrario sería duplicar un organigrama inter-administracións, cada vez máis complexo que incrementa a burocracia, de forma gravosa para un eficiente e eficaz funcionamento das administracións públicas). Alternativamente, proponse outra emenda que limita a súa actuación e inxerencia.

ENMIENDA NÚM. 206

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

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

4. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así lo acuerden voluntariamente. **el carácter de instrumento informativo y guía para la Administración General del Estado, quien lo aplicará de forma flexible, teniendo en cuenta y respetando, en todo caso los planes de movilidad que, en virtud de sus competencias, les correspondan a cada una de las comunidades autónomas, con quienes establecerá las relaciones de cooperación y coordinación que fueran necesarias.**

Artigo 16. *O Documento de Orientacións para a Mobilidade Sostible (DOMOS) e documentos complementarios.*

4. O DOMOS terá carácter vinculante para todas as políticas públicas da Administración Xeral do Estado e en especial condicionará a política de axudas do Estado en materia de mobilidade. As demais administracións poderano asumir

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 176

cando así o acorden voluntariamente. carácter de instrumento informativo e guía para a Administración Xeral do Estado, quen o aplicará de forma flexible, tendo en conta e respectando, en todo caso, os plans de mobilidade que, en virtude das súas competencias, correspóndanlles a cada unha das comunidades autónomas, con quen establecerá as relacións de cooperación e coordinación que fosen necesarias.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 207

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 24

De modificación

Texto que se propone:

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

2. Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS para las Comunidades Autónomas que lo hubieran informado positivamente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16. **El DOMOS servirá de instrumento de formación e información —y en su caso, de guía— para la elaboración de los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior. En ningún caso podrá vincularse la concesión de ayudas a un seguimiento mimético del DOMOS, que resulte escasamente operativo para el progreso económico y social de la Comunidad Autónoma de que se trate.**

Artigo 24. *Instrumento de planificación en materia de transportes e mobilidade das Comunidades Autónomas.*

2. Os instrumentos de planificación aos que se refire o apartado anterior deberán ser coherentes co DOMOS para as Comunidades Autónomas que o informasen positivamente, de acordo con o establecido no artigo 16. **O DOMOS servirá de instrumento de formación e información —e no seu caso, de guía— para a elaboración dos instrumentos de planificación aos que se refire o apartado anterior. En ningún caso poderá vincularse a concesión de axudas a un seguimento mimético do DOMOS, que resulte escasamente operativo para o progreso económico e social da Comunidade Autónoma de que se trate.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 177

ENMIENDA NÚM. 208

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Asimismo, las administraciones podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, **entre ellas, la creación de empresas públicas para la prestación de servicios de movilidad a la ciudadanía.**

Artigo 42. *Réxime de prestación dos servizos de transporte público de persoas por estrada e servizos de mobilidade.*

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

Así mesmo, as administracións poderán promover solucións innovadoras de mobilidade co fin de facer un uso eficiente dos recursos, **entre elas, a creación de empresas públicas para a prestación de servizos de mobilidade á cidadanía.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 209

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 178

Texto que se propone:

Artículo 52. *Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.*

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

a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental **o de rentabilidad socio-territorial para aquellos lugares de despoblación progresiva, donde la ausencia o reducción de infraestructuras de movilidad se muestra como un fenómeno coadyuvante de la progresiva merma de población.**

b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

Artigo 52. *Procedementos de avaliación das infraestruturas de transporte e transparencia.*

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

a) Análise preliminar de rendibilidade socioambiental **ou de rendibilidade socio-territorial para aqueles lugares de despoboamento progresivo, onde a ausencia ou reducción de infraestruturas de mobilidade móstrase como un fenómeno coadxuvante da progresiva diminución de poboación.**

b) Estudo de rendibilidade económica, social e ambiental e, no seu caso, financeira.

O resultado desta avaliación deberá permitir coñecer os beneficios netos do proxecto, incluíndo tanto aspectos internos como o seu beneficio social e ambiental, permitindo así a comparación e priorización das actuacións

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 179

ENMIENDA NÚM. 210

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

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

x) Transporte de viajeros a demanda: será aquel transporte de personas considerado de servicio público, prestado por una administración atendiendo a las especiales características del territorio y a la imposibilidad de implementar servicios regulares.

Artigo 2. *Definición.*

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

x) Transporte de viaxeiros a demanda: será aquel transporte de persoas considerado de servizo público, prestado por unha administración atendendo ás especiais características do territorio e á imposibilidade de implementar servizos regulares.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 211

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

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

x) Obligaciones de servicio público: cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta esencial para el desarrollo económico y social de un territorio

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 180

Artigo 2. *Definición.*

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

x) Obrigas de servizo público: calquera obriga imposta aos servizos de transporte público para cubrir un roteiro esencial para o desenvolvemento económico e social dun territorio.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 212

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

12. Tarifas reguladas. Para asegurar la accesibilidad y asequibilidad de los transportes públicos a todas las personas, así como para favorecer su competitividad y promoción frente a otros medios de transporte, se establecerán precios y tarifas reguladas que los operadores deberán respetar.

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

12. Tarifas reguladas. Para asegurar a accesibilidade e asequibilidade dos transportes públicos a todas as persoas, así como para favorecer a súa competitividade e promoción fronte a outros medios de transporte, estableceranse prezos e tarifas reguladas que os operadores deberán respetar.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 181

ENMIENDA NÚM. 213

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia. **Para lograrlo se mantendrá la gratuidad y/o bonificaciones en el transporte público, especialmente el ferroviario, para determinados colectivos vulnerables, juventud, personas usuarias recurrentes o personas jubiladas entre otros.**

Artigo 5. *Principios reitores.*

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

2. Cohesión social e territorial. A planificación das políticas de mobilidade deberá poñer á cidadanía no centro das decisións favorecendo a integración económica e social de todos os cidadáns e cidadás con independencia do seu lugar de residencia. **Para logralo manterase a gratuidade e/ou bonificacións no transporte público, especialmente o ferroviario, para determinados colectivos vulnerábeis, mocidade, persoas usuarias recorrentes ou persoas xubiladas entre outros.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 214

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 182

Texto que se propone:

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

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos. **En este sentido, las administraciones competentes en cada caso deberán coordinarse para facilitar la adquisición de títulos de viaje intermodales que faciliten esa interconectividad y permitan reducir los precios del transporte.**

Artigo 40. *Coordinación dos servizos de transporte terrestre por estrada e ferrocarril e os servizos de mobilidade.*

2. As administracións públicas velarán por que os operadores de transporte terrestre por estrada e ferrocarril faciliten a intermodalidade e o uso combinado con modos de nulas emisións, como a bicicleta ou ciclo, en traxectos urbanos e interurbanos. **Neste sentido, as administracións competentes en cada caso deberán coordinarse para facilitar a adquisición de títulos de viaxe intermodais que faciliten esa interconectividade e permitan reducir os prezos do transporte.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 215

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 49. *Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.*

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.

En todo caso, las poblaciones en las que se establezcan paradas deberán ser determinadas con arreglo a la realidad específica de cada Comunidad Autónoma y de acuerdo con la administración autonómica correspondiente por cuyo territorio discorra el servicio de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 183

Artigo 49. *Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.*

3. As paradas intermedias dos servizos de competencia estatal serán, con carácter xeral, nas poboacións principais do itinerario correspondente, sen prexuízo de que, cando así o xustifique a demanda previsible, puidésense atender outras paradas. Ademais, as paradas intermedias deberán facilitar os desprazamentos intermodais e por iso, cando corresponda, deberán estar debidamente conectados cos portos, aeroportos, estacións de ferrocarril e outros nodos de transporte.

En todo caso, as poboacións nas que se establezan paradas deberán ser determinadas conforme a realidade específica de cada Comunidade Autónoma e de acordo coa administración autonómica correspondente por cuxo territorio discorra o servizo de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 216

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 55

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 217

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 86

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 86. *Datos abiertos de los servicios de transporte de personas y de movilidad.*

1. ~~Los participantes en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad en cualquier parte del territorio nacional, tales como operadores~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 184

de transporte de personas, autoridades de transporte y proveedores de servicios de movilidad; **Las administraciones públicas competentes en cada caso**, garantizarán la disponibilidad de los datos sobre servicios de transporte y movilidad definidos en el anexo I de esta ley que se encuentren en soporte digital, de forma gratuita, no discriminatoria y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley, que podrá ser actualizado por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artigo 86. *Datos abertos dos servizos de transporte de persoas e de mobilidade.*

1. ~~Os participantes na provisión de servizos de transporte de persoas e de mobilidade en calquera parte do territorio nacional, tales como operadores de transporte de persoas, autoridades de transporte e provedores de servizos de mobilidade;~~ **As administracións públicas competentes en cada caso**, garantirán a dispoñibilidade dos datos sobre servizos de transporte e mobilidade definidos en o anexo I desta lei que se atopen en soporte dixital, de forma gratuíta, non discriminatoria e actualizada. A provisión dos datos levará a cabo en modo estandarizado, accesíbel e interoperábel, coas características e mediante o sistema de acceso definido no anexo I desta lei, que poderá ser actualizado por orde ministerial da persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 218

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 93. *Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.*

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.

En estas aplicaciones también se implementarán prestaciones que permitan el control de accesos o el registro de viajes para el caso del necesario cumplimiento de las condiciones de uso de las bonificaciones que se establezcan, así como informaciones en tiempo real sobre los retrasos o suspensiones de servicios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 185

Artigo 93. *Implantación de aplicacións de mobilidade como servizo e sistemas integrados de información e venda no transporte.*

1. As administracións públicas fomentarán a implantación de aplicacións de mobilidade como servizo e de sistemas integrados de información e venda para o sistema de transportes público e, no seu caso, os servizos de mobilidade, priorizando os servizos de mobilidade cotiá.

Nestas aplicacións tamén se implementarán prestacións que permitan o control de accesos ou o rexistro de viaxes para o caso do necesario cumprimento das condicións de uso das bonificacións que se establezan, así como informacións en tempo real sobre os atrasos ou suspensións de servizos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 219

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional primera

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional primera. *El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.*

2. El Consejo Asesor estará integrado por expertos y personas profesionales independientes de reconocido prestigio en campos afines del conocimiento, con responsabilidades actuales o pasadas en el ámbito académico y universitario, en instituciones colegiales, asociaciones de otro tipo o el sector empresarial, **que no hayan prestado servicios o formado parte de empresas que hayan trabajado para las administraciones públicas en los últimos cinco años**, nombradas por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por un período de cinco años, renovable solo una vez por un periodo similar.

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

2. O Consello Asesor estará integrado por expertos e persoas profesionais independentes de recoñecido prestixio en campos afíns do coñecemento, con responsabilidades actuais ou pasadas no ámbito académico e universitario, en institucións colexiais, asociacións doutro tipo ou o sector empresarial, **que non prestasen servizos ou formado parte de empresas que traballasen para as administracións públicas no últimos cinco anos**, nomeadas pola persoa titular do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sustentábel por un período de cinco anos, renovable só unha vez por un período similar.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 186

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 220

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Nueva Disposición Adicional.

Por razones de seguridad aérea las torres de control aeroportuarias deberán ser gestionadas directamente desde el ámbito público, prohibiéndose su gestión a través de la concesión del servicio a empresas privadas. Así mismo, aquellas torres que en este momento están gestionadas a través de concesiones por empresas privadas, una vez que terminen su período de vigencia, revertirán al control público sin que puedan volver a sacarse a concesión.»

«Nova Disposición Adicional.

Por razóns de seguridade aérea as torres de control aeroportuarias deberán ser xestionadas directamente desde o ámbito público, prohibíndose a súa xestión a través da concesión do servizo a empresas privadas. Así mesmo, aquelas torres que neste momento están xestionadas a través de concesións por empresas privadas, unha vez que terminen o seu período de vixencia, reverterán ao control público sen que poidan volver sacarse a concesión.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 221

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 187

Texto que se propone:

«La administración competente en materia ferroviaria establecerá las medidas necesarias para que las operadoras y administradoras de la red ferroviaria:

1. Establezcan un plan para la eliminación de los retrasos en los horarios establecidos. Cuando estos se produzcan por circunstancias extraordinarias deberán ser, en todo caso, compensados económicamente. Además se establecerán obligaciones de informar en tiempo real sobre averías y retrasos para facilitar el uso de medios de transporte alternativos por parte de las personas usuarias.

2. Garanticen ante el aumento de demanda la oferta de más plazas disponibles por trayecto y que se incrementen el número de frecuencias para atender de forma adecuada el servicio.

3. Se establezca una limitación y política tarifaria que garantice precios asequibles y accesibles a las personas usuarias, así como la gratuidad y bonificaciones dirigidas a los colectivos vulnerables, juventud, personas usuarias recurrentes y personas jubiladas.»

«A administración competente en materia ferroviaria establecerá as medidas necesarias para que as operadoras e administradoras da rede ferroviaria:

1. Estabelezan un plan para a eliminación dos atrasos nos horarios establecidos. Cando estes se produzan deberán ser, en todo caso, compensados economicamente. Ademais estableceranse obrigas de informar en tempo real sobre avarías e atrasos para facilitar o uso de medios de transporte alternativos por parte das persoas usuarias.

2. Garantán ante o aumento de demanda a oferta de máis prazas dispoñíbeis por traxecto e que se incrementen o número de frecuencias para atender de forma adecuada o servizo.

3. Estabelezan unha limitación e política tarifaria que garanta prezos alcanzables e accesibles ás persoas usuarias, así como a gratuidade e bonificacións dirixidas aos colectivos vulnerábeis, mocidade, persoas usuarias recorrentes e persoas xubiladas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 222

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 188

Texto que se propone:

Artículo 49. *Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.*

~~5.— Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.~~

Artigo 49. *Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.*

~~5.— Cando unha comunidade autónoma ou entidade local propoña que un servizo de competencia estatal teña unha orixe, paradas ou destino diferentes dos inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación ao operador.~~

JUSTIFICACIÓN

Mellora.

Mejora.

ENMIENDA NÚM. 223

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 49. *Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.*

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.

En todo caso, será preceptiva la consulta al departamento competente en materia de movilidad de la Comunidad Autónoma afectada, con el fin de ponderar las necesidades concretas de servicio público del lugar, así como tener en cuenta los planes de movilidad interior establecidos por el gobierno autónomo correspondiente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 189

Artigo 49. *Servizos de transporte público regular de persoas por estrada de competencia estatal.*

3. As paradas intermedias dos servizos de competencia estatal serán, con carácter xeral, nas poboacións principais do itinerario correspondente, sen prexuízo de que, cando así o xustifique a demanda previsíbel, puidésense atender outras paradas. Ademais, as paradas intermedias deberán facilitar os desprazamentos intermodais e por iso, cando corresponda, deberán estar debidamente conectados cos portos, aeroportos, estacións de ferrocarril e outros nodos de transporte.

En todo caso, será preceptiva a consulta ao departamento competente en materia de mobilidade da Comunidade Autónoma afectada, co fin de ponderar as necesidades concretas de servizo público do lugar, así como ter en conta os plans de mobilidade interior establecidos polo goberno autónomo correspondente.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 224

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 48. *Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.*

5. La Administración General del Estado podrá llegar a acuerdos o convenios con las Comunidades Autónomas con respecto a la provisión de los servicios en rutas aéreas peninsulares en las que haya obligaciones de servicio público declaradas, cuando la provisión de tales servicios se realice mediante contratación pública. En particular se podrá establecer mediante convenio entre administraciones cómo se satisfarán las obligaciones financieras asociadas a dicha contratación y a la provisión de los servicios. ~~La gestión del servicio y el control del mismo corresponderá en cualquier caso al Estado, el cual podrá en todo momento suspender temporalmente o extinguir definitivamente la declaración de las obligaciones de servicio público, si éstas dejan de cumplir el objetivo social por el que fueron declaradas. La gestión del servicio y el control del mismo~~ **corresponderá al Estado, pero la suspensión temporal o la extinción definitiva de las obligaciones de servicio público, requerirán la apertura de un necesario procedimiento de negociación con la comunidad autónoma afectada, siendo el cumplimiento del objetivo social, el elemento determinante de la decisión que finalmente se adopte.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 190

Artigo 48. *Seguimento e avaliación das obrigacións de servizo público en transportes de competencia estatal.*

5. A Administración Xeral do Estado poderá chegar a acordos ou convenios coas Comunidades Autónomas con respecto á provisión dos servizos en roteiros aéreos peninsulares nas que haxa obrigacións de servizo público declaradas, cando a provisión de tales servizos realícese mediante contratación pública. En particular poderase establecer mediante convenio entre administracións como se satisfarán as obrigacións financeiras asociadas á devandita contratación e á provisión dos servizos. ~~A xestión do servizo e o control do mesmo corresponderá en calquera caso ao Estado, o cal poderá en todo momento suspender temporalmente ou extinguir definitivamente a declaración das obrigacións de servizo público, se estas deixan de cumprir o obxectivo social polo que foron declaradas. A xestión do servizo e o control do mesmo corresponderá ao Estado, pero a suspensión temporal ou a extinción definitiva das obrigacións de servizo público, requirirán a apertura dun necesario procedemento de negociación coa comunidade autónoma afectada, sendo o cumprimento do obxectivo social, o elemento determinante da decisión que finalmente se adopte.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 225

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artigo 46

De modificación

Texto que se propón:

Artículo 46. *Establecemento de obligaciones de servizo público en transportes de competencia estatal.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.

b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.

c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

- d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.
- e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3.
- f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental.
- g) En cualquier caso, los apartados anteriores se ponderarán con los criterios de servicio públicos establecidos en el apartado a) del precepto anterior.**

2. Reglamentariamente se establecerá la metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta a la que se refiere el apartado anterior.

3. Por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos de transporte en la normativa europea y en sus normas sectoriales.

4. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica ~~o local~~, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a esa administración.

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

5. La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Con carácter excepcional, cuando concurren circunstancias especiales en un territorio o en las condiciones de conectividad que así lo justifiquen para el desarrollo económico y social de las poblaciones afectadas, podrán declararse obligaciones de servicio público que, cumpliendo la normativa europea, no cumplan las condiciones del apartado 3, cuando éstas se hubieran adoptado.

Artigo 46. *Estabelecemento de obrigas de servizo público en transportes de competencia estatal.*

1. Sen prexuízo do establecido na normativa sectorial, antes do establecemento dunha obriga de servizo público respecto de servizos de transporte de competencia estatal, será necesaria a elaboración dunha «Proposta de Estabelecemento de Obrigación de Servizo Público» que en todo caso deberá recoller os seguintes aspectos:

a) Descrición da proposta e xustificación de que os mesmos obxectivos de mobilidade sustentábel non poden alcanzarse de maneira máis eficiente por outros modos de transporte ou por outros modos de intervención.

b) Descrición dos servizos ofrecidos polos modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos do ámbito territorial no que se propoñen as obrigacións de servizo público.

c) Estudo de demanda: número de persoas usuarias previstas ao ano. Estimación da porcentaxe de persoas usuarias que abandonarían o vehículo privado e da substitución e complementariedade con outros modos de transporte.

d) Custo estimado da compensación para establecer pola administración.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 192

e) Memoria sobre o cumprimento das condicións definidas polo acordo do Consello de Ministros a que se refire o punto 3.

f) Análise de rendibilidade socioeconómica da proposta, incluíndo tanto os custos e ingresos internos do proxecto, como o beneficio neto social e ambiental.

g) En calquera caso, os apartados anteriores ponderaranse cos criterios de servizo públicos establecidos no apartado a) do precepto anterior.

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

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

4. No caso de que a proposta de establecemento dunha nova obrigación do servizo público sexa iniciativa dunha administración autonómica ~~ou local~~, a elaboración da «Proposta de establecemento de Obrigación de Servizo Público» corresponderá a esa administración.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 226

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45

De modificación

Texto que se propone:

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 193

a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado. **En todo caso, a la hora de aplicar estos principios, se ponderarán suficientemente las necesidades de equilibrio territorial e interterritorialidad en todo el Estado, con especial atención a la lucha contra la despoblación provocada por la ausencia de instrumentos de movilidad ciudadana. Asimismo, tendrán especial consideración aquellas comunidades autónomas caracterizadas por un asentamiento tradicional de la población especialmente disperso, que exigen un tratamiento equitativo con aquellas otras que parten de asentamientos poblacionales concentrados y cuyas estructuras de movilidad son más simples. Todo ello, en aras a la consecución de la necesaria igualdad entre los territorios del Estado, así como para garantizar una igualdad de oportunidades entre todas las/os ciudadanas/os a la hora de acceder a todos los servicios básicos y vivir en su propio territorio.»**

Artigo 45. *Principios aplicables ás obrigacións de servizo público e aos contratos de servizo público.*

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

a) Necesidade e proporcionalidade da intervención pública no mercado. **En todo caso, á hora de aplicar estes principios, ponderaranse suficientemente as necesidades de equilibrio territorial e interterritorialidad en todo o Estado, con especial atención á loita contra o despoboamento provocado pola ausencia de instrumentos de mobilidade cidadá. Así mesmo, terán especial consideración aquelas comunidades autónomas caracterizadas por un asentamento tradicional da poboación especialmente disperso, que esixen un tratamento equitativo con aquelas outras que parten de asentamentos poboacionais concentrados e cuxas estruturas de mobilidade son máis simples. Todo iso, en aras á consecución da necesaria igualdade entre os territorios do Estado, así como para garantir unha igualdade de oportunidades entre todas as/os cidadás/vola a hora de acceder a todos os servizos básicos e vivir no seu propio territorio.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 227

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Trenes nocturnos en conexiones internacionales y estatales

Para lograr una movilidad más sustentable se recuperarán los servicios ferroviarios de Tren Nocturno o Tren Hotel, tanto en las conexiones internacionales

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 194

como dentro el Estado, que fueron suspendidos tras la declaración del estado de alarma durante la pandemia por la COVID19 como el Tren-hotel Atlántico de conexión con Madrid o el Tren-hotel Galiza de conexión con Catalunya.

Trens nocturnos en conexións internacionais e estatais

Para lograr unha mobilidade máis sustentábel recuperaranse os servizos ferroviarios de Tren Nocturno ou Tren Hotel, tanto nas conexións internacionais como dentro do Estado, que foron suspendidos despois da declaración do estado de alarma durante a pandemmmia pola COVID19 como o Tren-hotel Atlántico de conexión con Madrid ou o Tren-hotel Galiza de conexión con Catalunya.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 228

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Impulso al transporte ferroviario

El Gobierno extenderá y reforzará el transporte ferroviario allí donde sea posible como alternativa de transporte colectivo, sostenible y verde dentro de la actual estrategia de descarbonización y para la reducción del uso del vehículo privado en los desplazamientos diarios de la población.

En este sentido:

1. Recuperará y reforzará los servicios ferroviarios en aquellas líneas infrautilizadas, especialmente del medio rural y de zonas despobladas, para su conexión con las cabezas de comarca, dotándolas de más frecuencias, medios materiales y personales, y acompañando con una política tarifaria permanente (incluidas bonificaciones y gratuidad para determinados colectivos) que fomente el uso del transporte ferroviario.

2. Implantación del transporte ferroviario de cercanías en aquellas áreas urbanas o metropolitanas en las que todavía no existe este servicio acompañado también en este caso de políticas tarifarias atractivas.

3. Impulso al transporte de mercancías, en especial avanzar en el corredor Atlántico, y en la adaptación de las infraestructuras ferroviarias, de todas ellas, para convertirse en autopistas ferroviarias que favorezcan el transporte.

Impulso ao transporte ferroviario

O Goberno estenderá e reforzará o transporte ferroviario alí onde sexa posible como alternativa de transporte colectivo, sostible e verde dentro de a actual

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 195

estratexia de descarbonización e para a redución do uso de o vehículo privado nos desprazamentos diarios da poboación.

Neste sentido:

1. Recuperará e reforzará os servizos ferroviarios naquelas lineas infrautilizadas, especialmente do medio rural e de zonas despobladas, para a súa conexión coas cabezas de comarca, dotándoas de máis frecuencias, medios materiais e persoais, e acompañando cunha política tarifaria permanente (incluídas bonificacións e gratuidade para determinados colectivos) que fomenta o uso do transporte ferroviario.

2. Implantación do transporte ferroviario de proximidade naquelas áreas urbanas ou metropolitanas nas que aínda non existe este servizo acompañado tamén neste caso de políticas tarifarias atractivas.

3. Impulso ao transporte de mercadorías, en especial avanzar no corredor Atlántico, e na adaptación das infraestruturas ferroviarias, de todas elas, para converterse en autoestradas ferroviarias que favorezan o transporte.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 229

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Planes de Transición Justa en los sectores afectados

1. Se establecerá una moratoria, compensaciones y un plan de transición justa para el sector del transporte por carretera, especialmente para el caso de empresas de transporte que operan territorios sin alternativa de transporte ferroviario de mercancías en tanto esta posibilidad no se implante de forma suficiente.

2. Se establecerá un Plan de Transición para el sector de la automoción, con la participación de todas las organizaciones sindicales que tengan la consideración legal de más representativas de acuerdo con los artículos 6 y 7 de la LOLS y más agentes sociales, el fin de abordar un plan de inversión de las Administraciones Públicas para el impulso de los coches híbridos, eléctricos, autónomos, formación de los planteles de cara a el nuevo sistema de fabricación, plan de rejuvenecimiento de los planteles, de estabilidad y dignificación de las condiciones de trabajo.

3. Se fijará asimismo un Plan de actuación encaminado a fijar las bases de una transición justa en el sector de los carburantes y biocarburantes en el que se contará con la participación de todas las organizaciones sindicales que tienen la consideración legal de más representativas y demás agentes sociales, y que incluirá las medidas necesarias para la transformación de las refinerías en biorrefinerías, así como la transición hacia los biocombustibles de segunda generación con materias primas sustentables buscando las sinergias con otras industrias para la elaboración de subproductos o la apuesta por el biocombustible

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 196

como combustible de transición en la movilidad hasta que se alcancen los objetivos marcados para la movilidad eléctrica.

Plans de Transición Xusta nos sectores afectados

1. Establecerase unha moratoria, compensacións e un plan de transición xusta para o sector do transporte por estrada, especialmente para o caso de empresas de transporte que operan territorios sen alternativa de transporte ferroviario de mercadorías en tanto esta posibilidade non se implante de forma suficiente.

2. Establecerase un Plan de Transición para o sector da automoción, coa participación de todas as organizacións sindicais que teñan a consideración legal de máis representativas de acordo con os artigos 6 e 7 da LOLS e máis axentes sociais, a fin de abordar un plan de investimento das Administracións Públicas para o impulso dos coches híbridos, eléctricos, autónomos, formación de os cadros de persoal de cara ao novo sistema de fabricación, plan de rexuvenecemento dos cadros de persoal, de estabilidade e dignificación de as condicións de traballo.

3. Fixarase así mesmo un Plan de actuación encamiñado a fixar as bases dunha transición xusta no sector de os carburantes e biocarburos no que se contará coa participación de todas as organizacións sindicais que teñan a consideración legal de máis representativas e demais axentes sociais, e que incluírá as medidas necesarias para a transformación das refinerías en biorrefinerías, así como a transición cara aos biocombustibles de segunda xeración con materias primas sustentábeis buscando as sinerxias con outras industrias para a elaboración de subproductos ou a aposta polo biocombustíbel como combustíbel de transición en a mobilidade ata que se alcancen os obxectivos marcados para a mobilidade eléctrica.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 230

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 33

De modificación

Texto que se propone:

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

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

c) La extensión de los puntos de recarga para vehículos eléctricos, especialmente para favorecer desplazamientos de larga distancia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 197

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

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

c) La extensión de los puntos de recargo para vehículos eléctricos, especialmente para favorecer desplazamientos de larga distancia.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.— **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 231

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se suprime:

Disposición adicional tercera

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se propone la eliminación de la disposición adicional tercera para que el Consejo Nacional de Transportes Terrestres mantenga su naturaleza de órgano de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transporte, como dispone el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 198

ENMIENDA NÚM. 232

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

Nuevo apartado al artículo 33 (c):

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 233

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se modifica:

Disposición adicional novena

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional novena. *Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.*

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno central pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las grandes estaciones e infraestructuras de acceso público vinculadas con la recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan. Asimismo, se establecerán indicaciones físicas en las vías de comunicación de titularidad estatal que indiquen la ubicación de los puntos de recarga en las estaciones que estén operativas, así como las distancias hasta las mismas y hasta las próximas más cercanas. Los datos sobre la localización y funcionamiento de las estaciones de recarga eléctrica se publicarán también en formato digital, a efectos de que los usuarios de vehículos eléctricos puedan disponer de información en tiempo

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 199

real sobre aquellos puntos de recarga que se encuentren operativos en el conjunto del territorio nacional»

2. Según lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico regulará el contenido y la forma de remisión de la información sobre los puntos de acceso público para recarga eléctrica por parte de los proveedores de dichos servicios, al objeto de su integración en:

a) El Punto de acceso nacional de información de tráfico en tiempo real, contemplado en el Reglamento Delegado (UE) 2015/962, relativo al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real, creado por la Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, y gestionado por la Jefatura Central de Tráfico.

b) El Punto de acceso nacional de transporte multimodal, contemplado en el artículo 91 de esta ley y en el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, relativo a los servicios de información sobre desplazamientos multimodales, y gestionado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Facilitar una prestación más eficaz del servicio de recarga a los usuarios de vehículos eléctricos, aprovechando también las nuevas tecnologías digitales disponibles.

ENMIENDA NÚM. 234

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Fomento de la movilidad sostenible en las islas de Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera.

Se establecerán las siguientes medidas específicas de movilidad sostenible:

1) El estado establecerá un convenio de colaboración con la CAIB para el fomento de la movilidad sostenible e la isla de Mallorca incluyendo específicamente la financiación de las infraestructuras ferroviarias previstas en el plan director de movilidad.

2) El estado establecerá un convenio de colaboración con los Consells de Menorca, Eivissa y Formentera para el fomento de la movilidad sostenible en cada una de las islas.

3) Los convenios de colaboración establecidos en los puntos 1 y 2 tendrán carácter plurianual y serán aprobados en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley

4) Al finalizar cada uno de los convenios se pondrá en marcha un proceso para su renovación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 200

JUSTIFICACIÓN

La insularidad que vive la ciudadanía de las Illes Balears requiere de mecanismos de compensación y de garantizar la igualdad de oportunidades.

ENMIENDA NÚM. 235

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Armonizar, en base al interés general y la justicia social y ambiental, el Impuesto sobre el valor (IVA) al sector de la aviación y de los cruceros al resto de medios de transporte público.

ENMIENDA NÚM. 236

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Elaboración de un plan de viabilidad y redimensionamiento del sobredimensionado e insostenible sistema aeroportuaria y portuario del estado español.

ENMIENDA NÚM. 237

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional xx. *Transparencia de los algoritmos de las plataformas de movilidad relativos al establecimiento de precios.*

De conformidad con el artículo 5 de la presente Ley, en orden a garantizar la protección de los derechos digitales de los ciudadanos, así como la transparencia y

equidad en el establecimiento automatizado mediante instrumentos algorítmicos de los precios de los servicios de transporte y movilidad, las plataformas digitales a través de las cuales sean contratados servicios de transporte discrecional de viajeros quedan obligadas a:

a) No utilizar datos individualizados de los usuarios que respondan a características contextuales, personales, de renta o socioeconómicas que sirvan para determinar directa o indirectamente su disponibilidad a pagar en la configuración del algoritmo para personalizar los precios, tales como, entre otros, su nacionalidad, lugar de residencia, de establecimiento o de solicitud del servicio o tipo, antigüedad o nivel de carga del dispositivo electrónico utilizado, de cara a evitar discriminaciones injustificadas entre los mismos.

b) No utilizar el resto de datos individualizados del comportamiento de los usuarios en la configuración del algoritmo para personalizar los precios, sin el consentimiento expreso del usuario y sin ofrecerle la alternativa de un precio anonimizado.

c) Presentar un informe semestral al Ministerio de Transporte y Movilidad Urbana en el que se expliquen las técnicas de elaboración de perfiles de consumidores para el establecimiento de las tarifas.

d) Someter dicho informe a una auditoría independiente para que evalúe la integridad y exactitud de la descripción proporcionada.

e) Mantener publicada y actualizada, a disposición del usuario y de manera suficientemente comprensible para el ciudadano, la descripción de las variables fundamentales que determinan el funcionamiento del algoritmo de precios.

f) El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá adoptar o proponer las medidas que correspondan en relación con la garantía de sostenibilidad y equidad para el usuario de los algoritmos de determinación de precios de los servicios de transporte discrecional contratados mediante plataformas digitales, en particular en situaciones de vulnerabilidad del usuario.

JUSTIFICACIÓN

Debe promoverse a nivel regulatorio que los algoritmos utilizados para la determinación de precios sean productivos y no extractivos. Así, por una parte, dentro del conjunto de datos de los usuarios que en la actualidad los servicios de transporte contratados a través de plataformas digitales utilizan para calcular los precios de los algoritmos, puede distinguirse entre el alcance de los distintos datos relativos a las características de los usuarios. No todos estos elementos deberían ser admisibles para fijar los precios mediante algoritmos automatizados; en particular, no deberían serlo aquellos que de manera directa o indirecta señalicen el nivel de renta, de urgencia o, en definitiva, de disponibilidad a pagar de un usuario concreto frente a otros; por ejemplo, la implicación socioeconómica de las zonas desde las cuales se solicitan los servicios, el tipo de teléfono móvil desde que se solicitan o el nivel de batería del terminal en el momento de la solicitud.

Por otra parte, es relevante poner de manifiesto la praxis que se viene desarrollando por parte de estas plataformas en materia de determinación algorítmica de precios, en particular en situaciones de vulnerabilidad de los usuarios. Prácticas que hacen aconsejable abordar la cuestión de la transparencia del algoritmo de determinación de precios.

— Por un lado, la falta de transparencia y la discrecionalidad con la que se determinan los precios de los servicios de VTC hace que los precios sean totalmente impredecibles para el usuario. Lo anterior se demuestra en los dos estudios realizados por Games Economics 1) Análisis de los precios de los servicios VTC contratados a través de plataforma en Madrid: formación de precios y volatilidad, 2) Efectos del festival de música Mad Cool sobre los precios de los servicios de taxi y VTC en la ciudad de Madrid.

— El análisis de una muestra de precios de VTC correspondiente a trayectos en el municipio de Madrid, del primer estudio, pone de manifiesto que los precios de VTC son discrecionales e inconsistentes, que la variabilidad en los precios de VTC es muy superior a la de los precios del taxi y que los precios de VTC superan a los precios del taxi cuando aplican el suplemento de alta demanda y la elevada correlación entre precios de distritos VTC hace que un cliente no pueda evitar los precios altos contratando el servicio con otro VTC. Estas conclusiones se ratifican tanto en el estudio elaborado por FACUA Sevilla titulado *¿Cuánto cuesta viajar en taxi y VTC? Análisis del precio de las diferentes alternativas de transporte en automóvil público en Sevilla como en el estudio elaborado por el Observatorio de Trabajo, Algoritmo y Sociedad titulado Auditoría adversarial de plataformas de alquiler de vehículos. Cumplimiento algorítmico de la legislación sobre competencia trabajo y consumo en España.*

— Este modelo para el establecimiento de los precios de los servicios de VTC acaba, por tanto, resultando pernicioso para la ciudadanía; en particular, ante situaciones de vulnerabilidad. En este sentido, el segundo estudio de Games Economics, centrado en analizar la variación de los precios tanto de VTC como de taxi el MadCool, muestra que, en el contexto de un evento multitudinario que implica una alta demanda de transporte urbano, los precios de los servicios de VTC se incrementan exponencialmente, no solo en las zonas del festival, sino en toda la ciudad de Madrid.

Finalmente, en los últimos años se ha incrementado la indagación regulatoria de las plataformas digitales intermediarias de servicios. Sin embargo, las plataformas de servicios de movilidad han quedado fuera tanto del examen como del cumplimiento de obligaciones, tanto a nivel comunitario como nacional. Por ejemplo, en el Digital Markets Act, a efectos de protección de los consumidores en los entornos digitales, se establece en su artículo 15 que los guardianes de acceso (Alphabet, Amazon, Apple, ByteDance, Meta, Microsoft), designados el pasado 5 de septiembre de 2023, están obligados a presentar informes a la Comisión como parte de sus obligaciones, concretamente para informar sobre técnicas de elaboración de perfiles de consumidores. Estos informes deben describir, de manera detallada y transparente, la información relevante sobre todas las técnicas utilizadas para la elaboración de perfiles de consumidores aplicadas a, o a través de, cualquier servicio de plataforma principal ofrecido por los «guardianes».

Así mismo, se obliga a que los guardianes presenten esta descripción a una auditoría independiente para que evalúe la integridad y exactitud de la descripción. Sin embargo, las plataformas de servicios de movilidad tales como Uber o Cabify, no están sujetas a dichos requerimientos. Así mismo, la propuesta de Reglamento de Inteligencia Artificial no propone procedimientos de evaluación de los algoritmos utilizados por plataformas digitales de servicios de movilidad, sino que establece la obligación de que quienes implementen sistemas de IA de alto riesgo realicen una evaluación del impacto en los derechos fundamentales antes de poner en uso un sistema de IA.

Por su parte, el Reglamento de Protección de Datos en los artículos 21 y 22 establece el derecho de los ciudadanos a no ser objeto de elaboración de perfiles ni de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado, incluida la elaboración para mercadotecnia directa. Aun así, no se establecen obligaciones específicas sobre la transparencia del algoritmo utilizado por las plataformas digitales intermediarias de servicios de movilidad con el cual establecen los precios de los trayectos y los procesos automatizados de decisión en el ámbito laboral.

Igualmente, el reciente Reglamento de Datos (Data Act) establece que los terceros deben abstenerse de utilizar datos para elaborar perfiles de personas, a menos que dichas actividades de procesamiento sean estrictamente necesarias para proporcionar el servicio solicitado por el usuario, incluso en el contexto de la toma de decisiones automatizadas. Sin embargo, no establece requisitos de transparencia ni de evaluación de los elementos de la configuración del algoritmo.

Por todo ello, con el fin de prevenir y mitigar los riesgos de las innovaciones tecnológicas en materia de movilidad y el uso del algoritmo por parte de las plataformas es indispensable

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 203

que se someta a auditoría pública los algoritmos de dichas plataformas con el fin de determinar el uso de los datos de entrenamiento para que no vulneren, por un lado, los derechos de los ciudadanos.

En ese sentido, es fundamental que la Ley de movilidad sostenible incluya obligaciones explícitas para las plataformas digitales intermediarias de servicios de transporte y movilidad la prohibición del uso de datos de las características personales o socioeconómicas de los usuarios para establecer las tarifas.

ENMIENDA NÚM. 238

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional xx. *Garantía del principio de no regresión en materia ambiental.*

Las Administraciones Públicas velarán por el cumplimiento de los principios rectores establecidos en el artículo 5 de la presente Ley y, en particular, los aplicables en materia medioambiental del apartado cuarto de dicho artículo. En todas las actividades de transporte y movilidad cuyo acceso esté sujeto a autorización previa o control administrativo resultará necesario determinar el impacto ambiental y en la movilidad sostenible de la actividad en cuestión.

De conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, cuando la actividad venga sujeta, conforme a su normativa específica, a la verificación de condiciones de impacto ambiental o de congestión urbana en el marco de los procedimientos correspondientes, dichas condiciones serán las que resulten aplicables en el momento de la resolución, con independencia del momento en el que dichas autorizaciones fueran solicitadas.

En el caso de que, entre la iniciación y la resolución de un procedimiento administrativo, o bien entre aquella y la revisión de dicho procedimiento, se hubiesen modificado las exigencias de carácter medioambiental, se conferirá un 7 plazo razonable al interesado, que no podrá exceder de 1 mes, para desistir de su solicitud o justificar el cumplimiento de dichos requisitos.

JUSTIFICACIÓN

La regulación crecientemente incluye, y seguirá incluyendo, la necesidad de aplicar condiciones medioambientales y de congestión a las condiciones de movilidad de, en particular, los entornos urbanos. Estos requisitos, en sus distintos tipos y modalidades, conforman umbrales de protección medioambiental que, con arreglo al principio de no regresión, no pueden subvertirse en el contexto de la tramitación diferida de procedimientos de autorización, tras una suspensión o una retroacción de las actuaciones consecuencia de una revisión judicial efectiva varios años después de la solicitud original.

Los requisitos materiales y de congestión resultan aspectos materiales que han de cumplirse en el momento del otorgamiento —en su caso— de los títulos que permitan el acceso a determinadas actividades de transporte; incluso si este tiene lugar con clara posterioridad al momento original de la solicitud, por las vicisitudes mencionadas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 204

ENMIENDA NÚM. 239

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional xx. *Modificación de la Disposición Transitoria del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.*

El apartado 3 de la disposición transitoria única de dicho Real Decreto-Ley queda redactado de la siguiente manera:

3. Lo dispuesto en los apartados anteriores regirá igualmente para las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que deban otorgarse después de la entrada en vigor de este real decreto-ley en virtud de solicitudes anteriores a esta fecha, incluidas las presentadas al amparo de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, siempre y cuando se acredite por el titular de la autorización la realización con carácter previo a la solicitud de las inversiones necesarias y que se compensan mediante esta disposición.

Para esas autorizaciones, el plazo de cuatro años establecido en el apartado 1 y el de tres meses señalado en el apartado 2.a) se contarán desde el día en que sean otorgadas, siempre y 9 cuando el titular de la autorización sea el solicitante original.

JUSTIFICACIÓN

En relación con la actividad de vehículos con conductor, el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre estableció un plazo de cuatro años de vigencia para poder seguir desarrollando transporte urbano con arreglo a las autorizaciones estatales de arrendamiento de vehículos con conductor previas a la entrada en vigor de dicha norma.

Este plazo se configuró como un período de indemnización, como compensación por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial de las autorizaciones pueda ocasionar a los titulares de las autorizaciones otorgadas con arreglo a la normativa anterior.

Teniendo por tanto esta medida un carácter indemnizatorio en atención a las inversiones y costes económicos en que el solicitante de la autorización pudiese haber incurrido de cara a decidir dicha solicitud, hace como poco casi seis años, carecería de todo sentido que dicho plazo de cuatro años indemnización continuase siendo aplicable, tanto tiempo más tarde, desde el momento en que eventualmente se otorgue la misma. Ello, tanto más cuanto el solicitante original no fuese el mismo que el titular de la expectativa actual sobre la autorización aún no emitida.

Debe tenerse en cuenta que el gran volumen de solicitudes de autorización en el momento inmediatamente anterior a la aprobación de dicha norma, en su momento denegadas con arreglo a las normas vigentes, quedaron judicializadas, habiéndose determinado por parte de los Tribunales la ilegalidad de dichas denegaciones y por tanto ordenándose la obligación de retomar la tramitación de los procedimientos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 205

Todo ello ha generado una casuística de fraude palmario de ley, por la cual, ante la imposibilidad de los solicitantes de hacer efectivos los requisitos para obtener eventualmente la autorización —en particular la aportación de los vehículos— se están transmitiendo a terceros a título oneroso, la expectativa sobre dichas autorizaciones, por montantes económicos considerables. También se están utilizando instrumentos procesales en los juicios que quedan pendientes, como la sucesión procesal, para poder secuenciar la salida de dichas autorizaciones.

En este contexto resulta imperioso clarificar que el período de indemnización mencionado solo será aplicable cuando el titular de la autorización fuese el solicitante original de la misma.

ENMIENDA NÚM. 240

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

[...]

e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, **taxis** y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

[...]

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

p bis) Servicios de movilidad pública: servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un ~~contrato público~~ **contrato públicamente accesible entre prestador y usuario** con cualquier clase de vehículo.

[...]

JUSTIFICACIÓN

El taxi también forma parte del tipo de vehículos que pueden tener acceso a carriles reservados. No se entiende su exclusión de esta definición.

Por otra parte, para poder implantar de una manera adecuada los principios de la Ley a lo largo de su articulado, resulta necesario introducir la movilidad pública como categoría general de servicios de movilidad, vinculados al ejercicio del servicio público, con independencia de la modalidad de transporte de que se trate.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 206

La consideración holística, global, de la movilidad pública, configurada como conjunto de servicios de movilidad que los poderes públicos ponen a disposición de la ciudadanía, en régimen de gestión directa o indirecta, o bien se ofrecen por prestadores con la condición de servicio de interés público, permitirá asegurar una visión integrada y garantista de dicha dimensión en los distintos instrumentos de planificación y ejecución de la movilidad.

Por otra parte, la terminología «contrato público» puede ser equívoca porque puede vincularse a los llamados «contratos del sector público» y es mucho más claro definir que los servicios de transporte público de personas a la demanda se prestan en el marco de un «contrato públicamente accesible entre prestador y usuario».

ENMIENDA NÚM. 241

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 49. *Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.*

1. Sin perjuicio de las previsiones contenidas en esta ley, los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal se regirán por lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, por la reglamentación de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, y por la legislación general sobre contratación del sector público que resulte de aplicación.

Si dichos contratos adoptasen la modalidad de contrato de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017.

2. Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.

~~3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.~~

4. Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma.

5. Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 207

6. Cuando entre dos Comunidades Autónomas existan, por razones históricas o de cualquier otro tipo, relaciones de movilidad cotidiana que no afecten a las poblaciones que, con carácter general, atienden los servicios de competencia estatal, las Comunidades Autónomas correspondientes, con la participación, en su caso, de las entidades locales, deberán establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas. Será necesario, en su caso, que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

La Administración General del Estado podrá participar en la financiación de estos servicios.

7. Los servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal deberán facilitar el transporte de bicicletas en la medida que sea posible, y, en cualquier caso, informar de forma clara de la posibilidad y las condiciones de transporte para bicicletas en los puntos y portales de venta de billetes.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del art. 49.3, que recoge la eliminación de las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal de transporte público regular de personas por carretera (es decir, los autobuses), dado que esta medida resulta ser contraria al 'Estado de 30 minutos', y que perjudicaría a 151 municipios de Aragón que se quedarán sin parada de autobús (afectando a 115.651 aragoneses y aragonesas del medio rural), así como a otros muchos territorios del Estado. No podemos olvidar que la movilidad es un derecho básico a partir del cual se ejercen todos los demás derechos: ir al trabajo, ir a los centros sanitarios, ir de compras, sanidad, educación, ocio, deporte, para cualquier cosa necesaria para desarrollar la vida. Y que más de cien mil aragoneses (y centenares de miles en todas las comunidades autónomas) van a estar condenados a hacer transbordos. Para llegar a lugares donde ya costaba veinte o treinta minutos, a partir de ahora van a pasar horas, y eso es un perjuicio para la vida de la gente.

ENMIENDA NÚM. 242

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

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

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

a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia de la enmienda anterior que suprime el apartado 3 del artículo 49, que establece la eliminación de paradas intermedias en los servicios de autobuses de competencia estatal.

ENMIENDA NÚM. 243

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 209

Texto que se propone:

Apartado nuevo al artículo 49 Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

7. Los vehículos de transporte de pasajeros por carretera con título habilitante de cualquier país miembro de la UE y cuya principal actividad sean las rutas internacionales, podrán hacer en España paradas para recoger y dejar viajeros en cualquier localidad, en cumplimiento del Reglamento (CE) número 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009. Para garantizar la condición de internacional de la línea que se establece en dicho reglamento, el porcentaje de cabotaje realizado en el territorio español no podrá exceder el 49% del total de pasajeros transportados.

ENMIENDA NÚM. 244

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58

De modificación

Texto que se propone:

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

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

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda.

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

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire; ~~o protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano,~~ en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

2. La asignación de los recursos del Fondo se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 60 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 210

3. Una parte del fondo se destinará al sostenimiento económico de servicios de transporte de competencia autonómica en territorios afectados por el reto demográfico, atendiendo en su distribución a la superficie territorial afectada, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

Se propone aclarar la redacción del art. 58, relativo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible; un fondo que preveía la posibilidad («podrá destinarse», se dice) de atender al sostenimiento económico, entre otros objetivos, de la «protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano». En este sentido, esta enmienda convierte dicho fondo en obligatorio y establece que su distribución entre las comunidades autónomas se realice teniendo en cuenta la superficie territorial que deba atenderse.

ENMIENDA NÚM. 245

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo punto 6 en el artículo 27: 6. A efectos de incentivar el cumplimiento a lo dispuesto en el punto 3 de este mismo artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados y empleadas entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, estarán exentos de ser considerados rendimientos del trabajo en especie y exentos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, siempre y cuando esté disponible para todos los empleados y empleadas y sean utilizados principalmente para ir al trabajo. Así mismo, cuando estos servicios no sean de uso gratuito para el empleado o empleada, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados o empleadas tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre las Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bus del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 211

ENMIENDA NÚM. 246

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

Al final del punto 4 del artículo 28: 4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas. Estos mecanismos de financiación cubrirán los gastos incurridos en, entre otros, el diagnóstico previo, la elaboración de los planes de movilidad y la puesta en marcha de las medidas previstas en dichos planes.

ENMIENDA NÚM. 247

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional. *Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio para ampliar el concepto de retribución flexible relacionada con la movilidad.*

Se añade un nuevo apartado c) al artículo 42.2 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

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

Se modifica el apartado e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 212

parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, que queda redactado de la siguiente manera:

«e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2 de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente».

ENMIENDA NÚM. 248

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia.

3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.

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

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

e) Priorizar el transporte público colectivo frente a el transporte privado e individual.

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

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.

9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.

10. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando al ciudadano y ciudadana en el centro de las decisiones.

11. Fomento del urbanismo de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades y pueblos con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de asentamiento urbano y territorial, actividades productivas y de transporte para fomentar el urbanismo de proximidad, de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los asentamientos urbanos sostenibles.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 214

ENMIENDA NÚM. 249

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7

De modificación

Texto que se propone:

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

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

- a) El establecimiento de objetivos, metodologías e instrumentos de seguimiento de las políticas de transporte y movilidad desarrolladas por las administraciones, a través del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.
- b) La coordinación de los servicios de transporte y movilidad en el territorio.
- c) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad. En el ámbito de los títulos de transporte se establecerá el «billete único», es decir, una única tarjeta de transporte para todo el territorio estatal y para todos los modos de transporte público colectivo; tarjeta única de transporte que también facilite los desplazamientos por el resto de la Unión Europea.
- d) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.
- e) El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas coordinadas en materia de movilidad e inversiones.
- f) La implementación de un sistema que permita suministrar información al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 14.
- g) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el artículo 5.
- h) El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de movilidad sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el capítulo 2 del título II.
- i) La gestión integrada del sistema desde criterios de seguridad (seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad), calidad y eficiencia.

ENMIENDA NÚM. 250

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 215

Texto que se propone:

Artículo 27. *Planes de movilidad sostenible al trabajo.*

1. En el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas, sus agregados y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 100 personas trabajadoras o 50 por turno. Los centros de trabajo deberán designar un Gestor de movilidad. El Gestor de movilidad deberá dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, será el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados. A través de la Agencia de Fomento de la Movilidad Sostenible al trabajo (propuesta en el artículo 21 del presente anteproyecto Ley) se realizará un Programa de formación y soporte técnico de los Gestores de movilidad de los centros de trabajo que materializan las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 251

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 27. *Planes de movilidad sostenible al trabajo.*

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 250 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 200.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

ENMIENDA NÚM. 252

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 34

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 216

Texto que se propone:

Artículo 34. *Carriles reservados a determinados vehículos.*

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 200.000 habitantes, en función de la disponibilidad presupuestaria. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de 200.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

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

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario VOX al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**José María Figaredo Álvarez-Sala**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario VOX.

ENMIENDA NÚM. 253

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la supresión de todas las expresiones en que concurre un desdoblamiento artificioso para aludir a los dos sexos en todo el proyecto de Ley.

JUSTIFICACIÓN

El uso del llamado «lenguaje inclusivo» es una tendencia deliberadamente impulsada por determinados sectores políticos para imponer en todo tipo de textos, incluidos los jurídicos, su propia ideología. La norma gramatical marcada por la Real Academia Española, así como una elemental economía del lenguaje y el propio sentido común, demandan que los textos legales sean firmemente preservados de la mencionada tendencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 217

ENMIENDA NÚM. 254

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

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

a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de movilidad activa.

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas o ciclos, **ciclomotores**, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible.

g) Costes externos: costes económicos asociados al transporte y la movilidad que no se reflejan en el precio y que no se tienen en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

Se podrán considerar costes externos, entre otros, los derivados de accidentes, congestión, contaminación atmosférica, contaminación de las aguas, cambio climático, ruido, ocupación y fragmentación del territorio, pérdida de biodiversidad, reducción de la conectividad ecológica y deterioro de la naturaleza, generación de desigualdad social.

h) Gestión de la demanda de movilidad: políticas, estrategias y planes que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible.

i) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.

j) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido, en todo caso, el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

k) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta o ciclo.

l) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de discapacidad, nivel de renta, lugar de residencia, edad, sexo, género, o pertenencia a un determinado grupo social.

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

n) Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, los centros de transporte por carretera, las instalaciones ferroviarias de intercambio modal, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferropuertuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

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

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

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.

r) Servicios de movilidad de conexión al ferrocarril: servicios de movilidad por carretera especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario.

s) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

t) Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

u) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.

v) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.

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

a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se regirá bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.

d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»): la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 220

e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

f) Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la adición del término ciclomotor en la definición ya que su omisión implicaría que estos vehículos no pudiesen circular por los carriles, vías o plataformas reservadas, tal y como se encuentra previsto en Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

ENMIENDA NÚM. 255

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 4. *Derecho a la movilidad sostenible.*

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

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

3. El sistema de movilidad definido en el apartado anterior constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los **españoles ciudadanos y las ciudadanas** y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, accesible, ~~socialmente inclusivo~~ y respetuoso con **las necesidades de las personas**, la salud **de estas** y el medio **natural en el que estas se desenvuelvan ambiente**, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.

4. El sistema de movilidad **será un sistema multimodal plenamente integrado que aprovechará los distintos modos de transporte que favorecerá** ~~facilitará~~ la movilidad activa **a través de todos los medios de transporte públicos y privados existentes, incluidos los regulares, discrecionales o a la demanda,** ~~y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 221

~~o a la demanda, servicios de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa.~~

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 256

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ~~s personas ciudadana~~ **s personas ciudadanas** en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ~~españoles ciudadanos y ciudadanas~~ **españoles ciudadanos y ciudadanas** con independencia de su lugar de residencia.

3. ~~Igualdad de trato y no discriminación.~~ Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad **entre todos los españoles de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.**

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles, **ajustándose a las necesidades y capacidades de España.** En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, **ajustándose a las necesidades y capacidades de España, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.**

b) ~~Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad,~~ **adoptando a tal efecto medidas y políticas basadas en la libertad de elección del medio de transporte por los usuarios,** con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) ~~Priorizar la descarbonización,~~ la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medio ~~ambiente~~ **ambiente** y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 222

para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

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

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.

~~9.— Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.~~

~~10.~~ **9.** Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a **todos los españoles** toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando al ciudadano y ciudadana en el centro de las decisiones.

~~11.— Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.~~

JUSTIFICACIÓN

Se introducen las siguientes mejoras técnicas:

1. En primer lugar, siguiendo la Resolución de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa, se introducen mejoras ortográficas conforme a las normas de la Real Academia Española (directriz 102). En este sentido, se recuerda que el uso de desdoblamientos («los ciudadanos y las ciudadanas»)

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 223

se considera artificioso e innecesario desde el punto de vista lingüístico, por lo que se sustituye por españoles, que son los destinatarios de la norma.

2. En segundo lugar, se suprime la referencia concreta referencia a la «identidad de género» u otros tipos de discriminación, puesto que esas distinciones son puramente ideológicas.

3. En tercer lugar, se suprime el punto 9 («Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España») al entender que puede entrar en conflicto con el punto 5 («Servicio al desarrollo económico sostenible»). En este sentido, cabe señalar que debe priorizarse el «desarrollo económico sostenible nacional» por encima del cumplimiento de cualquier compromiso internacional que pueda suponer un menoscabo del bienestar y prosperidad de los españoles. De igual forma se ha añadido la previsión sobre la que toda la estrategia de movilidad debe sostenerse, como es que debe tenerse en cuenta las necesidades y las capacidades de España.

4. En cuarto lugar, se suprime el punto 11 («Fomento de la ciudad de proximidad») al entender que el concepto de «ciudad de proximidad» puede esconder, so pretexto de combatir el «cambio climático», una idea de «planificación estatal» de la vida de los ciudadanos incompatible con el libre ejercicio de sus derechos.

ENMIENDA NÚM. 257

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

3. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible facilita la participación de los sectores productivos, el ámbito académico y la sociedad civil en la definición de las políticas de transporte y movilidad.

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 224

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con restantes enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 258

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 9

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la creación de un nuevo órgano en tanto que sus funciones serán asumidas bien por la Conferencia Sectorial de Transportes e Infraestructuras, bien por el Consejo Superior de Movilidad.

ENMIENDA NÚM. 259

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 10

De supresión

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con restantes enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 260

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 11

De supresión

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con restantes enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 261

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Sección 1. Artículo 27

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 225

De supresión

JUSTIFICACIÓN

La norma que se pretende aprobar quiere imponer a las empresas de más de 500 trabajadores la obligación de elaborar un plan de movilidad sostenible, lo que implicará una carga burocrática añadida para las empresas así como mayores costes para las mismas.

ENMIENDA NÚM. 262

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Título VI. Artículo 97

De supresión

JUSTIFICACIÓN

No es necesario regular esa posibilidad en las comunidades autónomas, dentro los nodos logísticos contemplados en el artículo 96 se cubren aquellos que puedan serlo a nivel autonómico.

ENMIENDA NÚM. 263

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Disposición adicional primera

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para eliminar la proliferación de organismos.

ENMIENDA NÚM. 264

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Disposición adicional segunda

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para refundir esta Conferencia Sectorial con la de Transporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 226

ENMIENDA NÚM. 265

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Disposición adicional tercera

De supresión

JUSTIFICACIÓN

La integración propuesta diluye al Consejo Nacional de Transportes Terrestres como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. Igualmente, resta valor a un órgano independiente y altamente representativo de todo el sector.

ENMIENDA NÚM. 266

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Disposición adicional sexta

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con enmiendas restantes.

ENMIENDA NÚM. 267

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Disposición transitoria séptima

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con el resto de las enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 268

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

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

De supresión

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 227

JUSTIFICACIÓN

La propuesta de habilitar legalmente a los municipios para introducir voluntariamente una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) complementa al mandato contenido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, según el cual los municipios de más de 50.000 habitantes (y aquellos de más de 20.000 habitantes que superen los límites de contaminación establecidos) deberán establecer ZBE antes de 2023.

En este sentido, se considera que, junto con los efectos negativos que supone de por sí el establecimiento de ZBE (restricción de la libertad de circulación, limitación del crecimiento económico y discriminación de las clases medias trabajadoras), la referida propuesta inevitablemente generará desigualdades entre los españoles por razón de residencia, así como la competencia fiscal entre los diferentes municipios.

ENMIENDA NÚM. 269

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se suprime:

Disposición final tercera. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con la enmienda propuesta al artículo 27.

ENMIENDA NÚM. 270

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

Texto que se propone:

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

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

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16.

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con restantes enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 271

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 229

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

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

b) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.

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

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

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

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

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

6. Son documentos complementarios del DOMOS los documentos de directrices metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados en los artículos 19 y 20. Serán informados preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y por el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, y sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Dado que el Proyecto de Ley concibe al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) como el «marco esencial de orientaciones para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas» (Exposición de Motivos), se considera imprescindible la participación en su elaboración tanto del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, por sus competencias en materia industrial, como del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, por sus competencias en el ámbito de la digitalización.

Asimismo, teniendo en cuenta el constante cambio que sufre la movilidad, el DOMOS debe realizarse con una mayor periodicidad, no cada diez años.

Por último, el DOMOS es un documento orientativo por su propia definición, por lo que no debe tener carácter vinculante.

ENMIENDA NÚM. 272

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 19. *Los documentos de directrices metodológicas.*

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los transportes y la movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito.

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

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

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

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

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

~~g)~~ ~~Zonas de bajas emisiones.~~

~~f)~~ ~~e)~~ Distribución urbana de mercancías.

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

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

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

3. Las directrices metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior.

La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte será principio inspirador de estas directrices.

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas.

JUSTIFICACIÓN

La implementación de Zonas de Bajas Emisiones conlleva una restricción de la libertad de circulación, así como un enorme perjuicio a la capacidad económica de los españoles, teniendo en cuenta, además, que la edad media del parque automovilístico español se encuentra por encima de los catorce años. La reciente STSJM 405/2024 aludía precisamente a la insuficiencia del informe de impacto económico, y diversas ordenanzas municipales han sido anuladas argumentando la desproporcionalidad de la restricción de la circulación, así como vulneración del principio de necesidad y buena regulación (v. g.r., Sentencias del TSJ de Cataluña 1264/2024, 1272/2024, 1279/2024 y 1281/2024).

ENMIENDA NÚM. 273

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 20. *Los documentos de guías de buenas prácticas.*

1. Los documentos de guías de buenas prácticas son documentos complementarios del DOMOS que recogen actuaciones y experiencias satisfactorias de las administraciones públicas, entidades y empresas, que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otras.

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

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

b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.

c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.

d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.

e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.

f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 232

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora Técnica.

ENMIENDA NÚM. 274

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 23

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 23. *Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, ~~sostenibilidad~~ y eficiencia adecuados.

2. El Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) deberá responder al contenido de esta ley y al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) regulado en el artículo 16.

~~3. Su contenido deberá ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad.~~

4. Se deberá prestar una atención especial al principio de desarrollo territorial y urbano ~~sostenible, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes~~, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.

5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación y de corresponsabilidad en su financiación, entre las distintas administraciones competentes.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 233

7. Corresponde su aprobación al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, vistos los informes del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

8. El plazo máximo de vigencia del IPEEM será de diez años. Cada cinco años se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

9. Los instrumentos de planificación de infraestructuras y transportes de ámbito estatal previstos en la normativa sectorial en materia de infraestructuras de transporte que se aprueben desde la entrada en vigor de esta ley deberán ser coherentes con el IPEEM y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con otras enmiendas presentadas.

ENMIENDA NÚM. 275

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

De modificación

Texto que se propone:

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

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

En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

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

b) ~~El transporte público colectivo.~~

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del modelo jerarquizado y obligatorio entre diferentes modos de transporte impuesto por el artículo 29 del Proyecto de Ley. En este sentido, se considera que el referido modelo, el cual concibe al vehículo privado como un «mal inevitable», no se centra en las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos y las empresas.

ENMIENDA NÚM. 276

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 49. *Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.*

1. Sin perjuicio de las previsiones contenidas en esta ley, los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal se regirán por lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, por la reglamentación de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, y por la legislación general sobre contratación del sector público que resulte de aplicación.

Si dichos contratos adoptasen la modalidad de contrato de servicios en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017.

2. **Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente. Los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general, cuya competencia sea de ámbito estatal, deberán cumplir con el principio de vertebración y cohesión territorial. A tal efecto, el diseño y planificación de dichos servicios deberá garantizar el acceso y la conectividad de los territorios de la España rural, a fin de promover su desarrollo y combatir la despoblación.**

3. ~~Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.~~

4. ~~Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma.~~

5. ~~Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 235

~~6. Cuando entre dos Comunidades Autónomas existan, por razones históricas o de cualquier otro tipo, relaciones de movilidad cotidiana que no afecten a las poblaciones que, con carácter general, atienden los servicios de competencia estatal, las Comunidades Autónomas correspondientes, con la participación, en su caso, de las entidades locales, deberán establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas. Será necesario, en su caso, que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.~~

~~La Administración General del Estado podrá participar en la financiación de estos servicios:~~

~~3. 7. Los servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal deberán facilitar el transporte de bicicletas en la medida que sea posible, y, en cualquier caso, informar de forma clara de la posibilidad y las condiciones de transporte para bicicletas en los puntos y portales de venta de billetes.~~

JUSTIFICACIÓN

La España despoblada enfrenta serios desafíos estructurales derivados del progresivo abandono de sus pueblos. Entre los factores que agravan esta situación, la falta de acceso a servicios públicos esenciales, como el transporte, juega un papel crucial. En este contexto, la movilidad permite su conexión con centros de actividad económica, educativa o sanitaria. La escasez o reducción de paradas y rutas en estas áreas sólo incrementa el aislamiento, lo que contribuye al éxodo rural y la concentración de población en grandes núcleos urbanos.

En este sentido, el nuevo mapa concesional derivado del precepto de la norma que se pretende aprobar reduciría considerablemente el número de paradas existentes en las líneas de autobús de competencia estatal, con el consiguiente perjuicio para los españoles y la vertebración territorial.

ENMIENDA NÚM. 277

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

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

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

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 236

urbano e **interurbano**, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

El transporte interurbano no debe quedarse fuera de la financiación recogida en esta Ley.

ENMIENDA NÚM. 278

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 93. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.

2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y ~~aprobará por parte del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible~~ un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.

3. Las aplicaciones de movilidad que se diseñen deberán dar cumplimiento a la normativa sobre condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

JUSTIFICACIÓN

Mejora Técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 237

ENMIENDA NÚM. 279

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 98

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 98. *Coordinación entre administraciones para la mejora de la cadena logística.*

1. A través de los mecanismos establecidos en el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, las administraciones públicas colaborarán para facilitar la implantación progresiva y coordinada de una red de nodos logísticos jerarquizados, intermodales y digitalizados que permitan una mejora de la eficiencia de las cadenas logísticas.

~~2. Dentro del Plan de Trabajo Bienal del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible al que se hace referencia en el artículo 11, se incluirá la elaboración y actualización de un catálogo de nodos logísticos intermodales, incluyendo los servicios que se prestan en los mismos. Este catálogo deberá recoger, al menos, los nodos logísticos de importancia estratégica y los nodos logísticos de interés autonómico que se hayan declarado.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica en coherencia con enmiendas restantes.

ENMIENDA NÚM. 280

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Título VII. Artículo 101

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 101. *Informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transportes.*

1. Con periodicidad bienal, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elevará al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, un informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transporte para su toma de razón.

2. En los ámbitos en los que estén afectados, en la elaboración del informe deberá ~~n participar el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible.~~ Podrán participar otros Ministerios cuando así se considere conveniente.

En todo caso, el Informe de Actividad será sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. El informe deberá incluir, al menos, el siguiente contenido:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 238

- a) Memoria de actividades y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.
 - b) Situación, avances y propuestas en relación con el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
 - c) En relación con las inversiones en infraestructuras estatales del transporte:
 - 1.º Relación de obras licitadas durante el año anterior, con los resultados de los análisis de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, del artículo 52.
 - 2.º Relación de proyectos que han sido objeto de excepción en base a lo estipulado en el artículo 55.
 - 3.º Resumen de las principales conclusiones de los análisis ex post realizados el año anterior a los que se refiere el artículo 52.
 - d) En relación con las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal: situación, seguimiento y modificaciones realizadas en los dos años correspondientes al informe.
 - e) Valores de los indicadores recogidos en el DOMOS y análisis del cumplimiento de objetivos.
 - f) Disposiciones normativas e instrumentos de planificación aprobadas por el conjunto de las administraciones en materia de movilidad y transportes.
 - ~~g) Cualquier otro contenido que se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~
4. El Informe de Actividad, tras la toma de razón del Consejo de Ministros, deberá remitirse a Congreso y Senado y publicarse en la web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora Técnica.

ENMIENDA NÚM. 281

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 239

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

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

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

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

a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, **iniciándose la posibilidad de adjudicación conforma a las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público, cumpliendo con los principios de publicidad, transparencia, no discriminación e igualdad de oportunidades entre licitadores** ~~sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.~~

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

JUSTIFICACIÓN

La adjudicación directa por parte de la administración puede dar lugar a arbitrariedades.

ENMIENDA NÚM. 282

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

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

De modificación

Texto que se propone:

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

Con el fin de que el nombre y funciones de los órganos consultivos en el ámbito de la movilidad sostenible y la seguridad vial se correspondan con el actual reparto competencial, se modifican los capítulos II y III del título I, el capítulo I del título II y la disposición adicional primera del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que quedan redactados como sigue:

«TÍTULO I

CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 8. *Composición y funciones.*

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

2. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las Comunidades Autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

Las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial.

5. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejerce las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico y seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar, en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico o seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.

- d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.
- e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.
- f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
- g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 9. *Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.*

1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las Comunidades Autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.

2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.

TÍTULO II

CAPÍTULO I

Normas de comportamiento en la circulación

Artículo 12. *Obras y actividades prohibidas.*

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras y en las normas municipales. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, la realización de obras en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable, que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, se sancionarán en la forma prevista en la normativa de carreteras, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

8. La celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no existe competición deportiva, pero que precisen para su desarrollo la ocupación total o parcial de la vía, interfiriendo en la fluidez y seguridad ordinaria de la circulación de la misma, deberán ser comunicadas por sus promotores u organizadores con una antelación mínima de diez días hábiles con respecto a su fecha de celebración al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial, para que este organismo pueda ~~estimar la procedencia de su celebración en el momento indicado, teniendo en cuenta la afección provocada y calendario de restricciones a la circulación y, en su caso,~~ dictar las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico. Los organizadores serán responsables de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin del uso excepcional de la vía a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico.

Asimismo, cuando se trate de la celebración de otras actividades o eventos cuyo desarrollo no implique ocupación de las vías, pero sí puedan generar un número de desplazamientos anormalmente elevados, afectando a la fluidez y seguridad ordinaria de las mismas, sus promotores u organizadores también tendrán la obligación de comunicarla al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial con anterioridad a su inicio para que dichas autoridades puedan definir, si así resulta procedente, la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico específica a ejecutar.

Disposición adicional primera. *Referencias normativas.*

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 243

JUSTIFICACIÓN

No se considera adecuado que la Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad regional o local responsable en materia de seguridad vial, pueda determinar, teniendo en cuenta exclusivamente la afección provocada y el calendario de restricciones a la circulación, la procedencia o no de la celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no exista competición deportiva.

ENMIENDA NÚM. 283

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se modifica:

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

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

«Artículo 9.

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

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

Dos. Las referencias a la Conferencia Nacional de Transportes recogidas en el artículo 10 se entenderán hechas a la Conferencia Sectorial de Transportes.

Tres. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11.

1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, existirá, la «Comisión de Directores Generales de Transporte Terrestre», integrada por los titulares de las direcciones generales competentes en materia de transporte terrestre de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla. La Comisión estará presidida por el Director General de Transporte Terrestre de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 244

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras direcciones generales de las citadas administraciones.

2. La Comisión de Directores Generales de Transporte terrestre actuará como órgano ordinario de coordinación técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas administraciones públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

Asimismo, la referida comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de la Conferencia Sectorial de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.

La Comisión de Directores Generales podrá crear las subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.»

Cuatro. El apartado 2 del artículo 42 queda redactado como sigue:

«Artículo 42.

2. No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora, salvo que reglamentariamente se fije un umbral menor.

b) Transporte realizado en vehículos que lleven unido de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

c) Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.»

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

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

Seis. El artículo 62 queda redactado como sigue:

«Artículo 62.

1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.

2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

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

Los servicios de movilidad colaborativa, entendidos como aquellos efectuados a título no oneroso excepto por la compartición de gastos, en los que varios usuarios comparten un vehículo de turismo en un mismo viaje, se consideran transportes

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 245

privados particulares. En estos servicios, los usuarios pueden ponerse en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. Con el fin de delimitar los supuestos en los que la contraprestación recibida por el conductor o conductora pueda implicar la realización de un transporte público, podrá establecerse reglamentariamente un baremo de costes para estos servicios de movilidad colaborativa.»

Siete. El artículo 64 queda redactado como sigue:

«Artículo 64.

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

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Son transportes a la demanda los que se prestan previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato del sector público.

2. Los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discrecionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario u horario.»

Ocho. El artículo 70 queda redactado como sigue:

«Artículo 70.

1. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general deberá ser precedida del correspondiente y fundado acuerdo del Consejo de Ministros sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, el cual debe ser acompañado de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.»

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

«Artículo 71.

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

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de concesión de servicios. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea relativa a los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la prestación de los referidos servicios de transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 246

En el caso de que el contrato adoptara la forma de contrato de servicios, se adjudicará con arreglo a los procedimientos establecidos en la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público y su normativa de desarrollo.

Diez. El artículo 72 queda redactado como sigue:

«Artículo 72.

1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de concesión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general o cuando en el pliego del contrato se fijen limitaciones a esta regla general, detallándose los tráficos existentes o previstos que no se prestarán en exclusiva y que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros.

En consecuencia, con carácter general, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráficos que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. A los efectos señalados en el punto anterior, los tráficos constitutivos de cada servicio vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar a los viajeros que se desplacen entre los mismos.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de posibles coincidencias, las paradas de los servicios preexistentes entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.»

Once. El artículo 133 queda redactado como sigue:

«Artículo 133.

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales materias.

La actividad consistente en la utilización concatenada e intensiva de un vehículo alquilado sin conductor por un número indeterminado de personas usuarias dentro de una zona de servicio determinada, estando disponible para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles, constituye una modalidad de arrendamiento sin conductor.

2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 247

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR y el Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (BNG), **Gabriel Rufián Romero**, Portavoz Grupo Parlamentario Republicano, **Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 284

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley. Apartado 2*

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema multimodal integrado de transporte para todas las personas, público, social, eficiente, saludable, seguro, sostenible, descarbonizado, asequible, accesible e inclusivo.

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 248

ENMIENDA NÚM. 285

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se añade:

Subsecciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

Apartado 1.

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

ii) Obligaciones de servicio público: cualquier obligación impuesta a los servicios de transporte público para cubrir una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región

ENMIENDA NÚM. 286

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR Grupo Parlamentario Euskal
Herria Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se añade:

Subsecciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

El Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas, apartado 2 se añade una subsección y quedaría redactado de la siguiente manera:

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

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

b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.

- c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
- d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.
- e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.
- f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.
- g) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.

ENMIENDA NÚM. 287

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 22. *Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.*

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.

2. En el currículo de la enseñanza básica y secundaria postobligatoria se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, concienciando sobre la violencia vial y fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental. También se incluire formación en el cálculo del impacto ambiental.

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

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

5. Asimismo, en el ámbito universitario y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán

que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

6. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los contenidos. De igual modo, se fomentarán acciones formativas dirigidas al personal no docente, los equipos directivos y la comunidad educativa, con especial atención a las personas representantes del alumnado y de las familias en los consejos escolares y sociales.

7. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la formación en el marco del aprendizaje a lo largo de la vida, con acciones formativas dirigidas a personas de cualquier edad, en formato tanto presencial como virtual, orientadas no solo a la adquisición de nuevas aptitudes en el ámbito de la movilidad y los transportes sostenibles, sino a la difusión y el conocimiento de la nueva cultura de la movilidad.

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

ENMIENDA NÚM. 288

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 22. *Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.*

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.

2. En el currículo de la enseñanza básica y del Bachillerato se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental.

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

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

5. Asimismo, en el ámbito de la educación superior y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

6. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los contenidos. De igual modo, se fomentarán acciones formativas dirigidas al personal no docente, los equipos directivos y la comunidad educativa, con especial atención a las personas representantes del alumnado y de las familias en los consejos escolares y sociales.

7. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la formación en el marco del aprendizaje a lo largo de la vida, con acciones formativas dirigidas a personas de cualquier edad, en formato tanto presencial como virtual, orientadas no solo a la adquisición de nuevas aptitudes en el ámbito de la movilidad y los transportes sostenibles, sino a la difusión y el conocimiento de la nueva cultura de la movilidad.

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

ENMIENDA NÚM. 289

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados

siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.

2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así como en las emisiones acústicas y en la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios y afectados por la actividad asociada al transporte aéreo, y garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.

3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo en todo caso durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley.

5. En relación con las actuaciones a incluir en convenios entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus entidades dependientes y otras administraciones o entidades, siempre que estén financiadas o cofinanciadas por dicho Ministerio o sus entidades dependientes, y sin perjuicio de su titularidad, deberán contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental positivo, siempre que se superen los importes establecidos en el anexo II.

6. El contenido del anexo II podrá ser actualizado por orden ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.

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

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

a) Las actuaciones correspondientes al apartado 3 se informarán por el Organismo Público Puertos del Estado.

b) Las actuaciones en carreteras del Estado correspondientes a los apartados 4 y 5 se informarán por el Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 253

c) Para las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal correspondientes a los apartados 4 y 5 se aplicará lo establecido en el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

9. El Consejo de Ministros, por razones de interés general, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis preliminar no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de estas últimas autorizaciones.

ENMIENDA NÚM. 290

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

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

4.4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo las redes de bicicletas, metros, metros ligeros, y tranvías, trenes de cercanías, trenes regionales y autobuses que operan en el los ámbitos urbanos y ámbitos rurales, en los términos que se establecen en esta ley, así como servicios de la llamada movilidad sostenible y activa que se incorporen a los al sistemas multimodal de transporte, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

ENMIENDA NÚM. 291

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 61

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 254

Texto que se propone:

Artículo 61. *Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.*

1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano y metropolitano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados.

2. Al menos el 75 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por las personas usuarias deberán cubrir como mínimo el 25 % de los costes operativos. Este requisito se aplicará globalmente al conjunto de ingresos, pudiendo existir tarifas sociales por las que determinados grupos de personas usuarias abonon tarifas inferiores o servicios específicos en los que la cobertura por ingresos procedentes de tarifas resulte inferior a este 25%.

ENMIENDA NÚM. 292

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 94. *Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.*

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

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 255

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

a) Análisis de la situación de la Formación Profesional Dual y de la Mención Dual en las enseñanzas universitarias oficiales en el ámbito del transporte y la movilidad y propuestas de mejora para su funcionamiento.

b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para, bajo los criterios de la transición justa, evitar los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.

c) La detección periódica de las necesidades de adaptación de los programas formativos a la sociedad, el empleo y de la economía en general y en concreto a los aspectos relativos a la movilidad segura, sostenible y conectada, para adecuarlos a los avances del conocimiento, así como a los cambios y nuevas exigencias de su ámbito local, de la sociedad española y del contexto europeo e internacional.

d) La elaboración de un informe bienal que recogera, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa dirigida a las personas trabajadoras ocupadas y desempleadas.

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorías de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.

f) La elaboración de un plan de formación sobre movilidad accesible.

4. Los resultados de las actividades señaladas anteriormente se someterán a informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y se remitirán al Ministerio de Trabajo y Economía Social, al Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes y al Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, para su consideración.

ENMIENDA NÚM. 293

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional undécima. *Transporte ferroviario de mercancías.*

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las acciones y medidas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 256

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

ENMIENDA NÚM. 294

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional 14.^a *Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos*

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

ENMIENDA NÚM. 295

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final 18.^a *Modificación del apartado E del Anexo II del Real Decreto 1822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos*

En el plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, el apartado E del Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

el Reglamento General de Vehículos quedará redactado en los siguientes términos:
«E. CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS POR SU POTENCIAL CONTAMINANTE

1. Todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos será clasificado en el mismo en relación a su nivel de emisiones (medido bajo estándar WLTP) y combustible empleado, de conformidad con las categorías creadas en el presente anexo. Asimismo, aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente.

2. Categorías de clasificación ambiental:

a) Vehículos 0 (cero) emisiones, entendidos como aquellos con emisiones nulas «in situ»: Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), o vehículos de pila de combustible (FCEV).

b) Vehículos D:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 con motores de combustión interna (incluidos híbridos y gas) clasificados en el Registro de Vehículos como de categoría Euro 5 o Euro 6 y sucesivas (para vehículos de gasolina) o Euro 6d y sucesivas (para vehículos diésel). Siempre que sus emisiones de CO₂ no superen los 95 grCO₂/km (medidas bajo estándar WLTP). Aquellos vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), vehículos de hidrógeno (HICEV), vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP), siempre que cumplan los dos requisitos referidos: pertenecer a la categoría Euro 6d y sucesivas, y que sus emisiones de CO₂ no excedan los 95 grCO₂/km (bajo estándar WLTP).

c) Vehículos C:

Entendidos como vehículos de todo tipo, con motor de combustión interna, con un nivel de emisiones de más de 95 grCO₂/km hasta un máximo 137 grCO₂/km (bajo estándar WLTP), de gasolina Euro 4/IV o diésel Euro 6a, Euro 6b y Euro 6c. Por encima del umbral de 137 grCO₂/km (estándar WLTP) ningún vehículo podrá optar a un distintivo superior a B, con el fin de limitar los vehículos de alta potencia y/o masa que no contribuyan a la necesaria reducción de emisiones, sean de la tecnología que sean.

d) Vehículos B:

Entendidos como vehículos de todo tipo, con motor de combustión interna, de gasolina Euro 3/III o Diésel Euro 4/IV o Euro 5/V.

e) Vehículos A:

Todo vehículo a motor de combustión interna que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, D, C o B.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 258

ENMIENDA NÚM. 296

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional 20.^a *Financiación del transporte público*

1. En el plazo de un año de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno debe elaborar una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las Comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.

ENMIENDA NÚM. 297

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

Artículo 27. *Planes de movilidad sostenible al trabajo*

Nuevo apartado 6

Se propone introducir un nuevo apartado 6 en el artículo 27 del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible conforme a la siguiente redacción:

«6. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis. del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 259

ENMIENDA NÚM. 298

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 50

De supresión

ENMIENDA NÚM. 299

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58

De modificación

Texto que se propone:

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

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

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente, con niveles de servicio homogéneos en todos los territorios asegurando así la unidad de mercado.

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

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 260

afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

2. La asignación de los recursos del Fondo se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 60 en lo relativo a los costes operativos, y atendiendo al orden de prioridad que se recoge en el apartado 1.

ENMIENDA NÚM. 300

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.

3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º) y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.

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

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

2. La solicitud de subvención por las entidades a las que se refiere al apartado 1.b) implicará la imposibilidad de que los municipios integrados en los mismos puedan solicitarlas de manera individual para los mismos servicios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 261

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

4. Para ser beneficiarios, los municipios o entidades supramunicipales en cuyo ámbito territorial se desarrolle el servicio deberán contar con un Plan de Movilidad Sostenible según lo previsto en el artículo 25.

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

a) El cumplimiento de las directrices, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos complementarios.

b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 301

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

3. Reglamentariamente se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 262

refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

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

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

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

1.º La población total receptora del servicio.

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

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

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

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 1,0 ni superior a 1,2.

e) Penalidades e incentivos, que se establecerán en la resolución de otorgamiento de la subvención para incentivar la mejora continua de la calidad del servicio, el comportamiento ambiental, la eficiencia en la prestación y la adaptación tecnológica. Estos indicadores podrán exigir unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima y mínima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad del servicio.

ENMIENDA NÚM. 302

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 263

Texto que se propone:

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

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

Se añade un nuevo artículo noventa y uno bis en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, con la siguiente redacción: «Artículo 91 bis. Constitución de un Fondo de carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte. 1. Se crea el fondo carente de personalidad jurídica denominado «Fondo de carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de las infraestructuras de transporte F.C.P.J.» (FCDTRI), adscrito a la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, que tiene por objetivo principal fomentar la descarbonización del transporte y la resiliencia de sus infraestructuras. 2. El Fondo se dedicará a: a) Fomentar el trasvase modal del vehículo privado hacia modos activos, sistemas de transporte público colectivo o servicios públicos de préstamo de bicicletas, dando cumplimiento a los objetivos marcados por el PNIEC. b) Potenciar y materializar el necesario trasvase modal del transporte de mercancías por carretera al ferrocarril, en coherencia con lo dispuesto en la Disposición Adicional Sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, los objetivos establecidos en el PNIEC, con el objetivo de alcanzar en 2030 una cuota modal equivalente a la media europea.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 264

Apartado 3.

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

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

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y el Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Gabriel Rufián Romero**, Portavoz Grupo Parlamentario Republicano, **Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 303

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

b) conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible. Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 265

transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC. A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 32 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2023-2030 en vigor,

ENMIENDA NÚM. 304

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se modifica:

Título preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 4. *Derecho a la movilidad sostenible.*

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 266

ENMIENDA NÚM. 305

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se añade:

Subsecciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

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

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

ENMIENDA NÚM. 306

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 25

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 25. *Planes de movilidad sostenible de entidades locales.*

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 10.000 habitantes y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 267

menos de 50.000 habitantes, así como las áreas formadas por municipios colindantes que cumplan la anterior condición de población, deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deba ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

ENMIENDA NÚM. 307

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

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

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

2026: 30 %

2028:60 %

2030:100 %

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

ENMIENDA NÚM. 308

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 268

Texto que se propone:

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

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos.

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad compartida.

ENMIENDA NÚM. 309

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo 43 bis.

1. En virtud del artículo 20 del Reglamento (CE) no 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, quedan prohibidos los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en todas las rutas aéreas dentro del territorio español que cuenten con una alternativa ferroviaria existente, directa y con diferentes frecuencias diarias de menos de cuatro horas de duración.

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana precisará las condiciones de aplicación del primer párrafo del presente artículo, en particular las características de los itinerarios ferroviarios que deben reunir las conexiones ferroviarias para asegurar un servicio adecuado, así como las eventuales excepciones a la eliminación de los vuelos concernidos y las obligaciones para los aeropuertos enfocadas a la no utilización de los espacios liberados para la operación de otros servicios aéreos.

3. En el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentará al Parlamento un informe sobre la posibilidad de eliminar los vuelos nacionales e internacionales de carga con origen o destino en los aeropuertos con un volumen de tráfico de mercancías superior a 100.000 toneladas/año cuando exista una alternativa de transporte ferroviaria de duración inferior a seis horas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 269

ENMIENDA NÚM. 310

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

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

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

ENMIENDA NÚM. 311

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

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

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

- a) Impuesto sobre hidrocarburos, que se modificará con una subida impositiva al diésel para equiparlo al tipo aplicado a la gasolina.
- b) impuesto sobre el queroseno y cualquier combustible fósil utilizado en aviación.
- c) impuesto sobre cualquier combustible fósil utilizado en el transporte marítimo.
- d) Impuesto de matriculación, que se modificará de tal modo que desincentive la compra de vehículos más contaminantes y en función de su volumen y peso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 270

ENMIENDA NÚM. 312

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se modifica:

Disposición adicional quinta

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional quinta. *Sendas indicativas.*

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 313

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 271

Texto que se propone:

Disposición adicional 17.^a *Zonas de bajas emisiones*

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

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

ENMIENDA NÚM. 314

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 272

Texto que se propone:

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

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

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

4. Los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero serán empleados para el cumplimiento de los objetivos en materia de cambio climático y transición energética, a través de los fines establecidos en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo; así como para las medidas e inversiones del artículo 8 del Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Fondo Social para el Clima y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060. En tanto no se consigan los objetivos, se destinará el 100% de los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a políticas, medidas y actividades en los sectores de la energía, la industria, el transporte y la edificación. El reparto de los ingresos será proporcional al esfuerzo necesario para la consecución de los objetivos y priorizando aquellos que se encuentre en peor situación de acuerdo con los indicadores del PNIEC.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 315

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 30

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 273

Texto que se propone:

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

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

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

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

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados para garantizar la intermodalidad, bici con transporte público se reconocerá la bici como equipaje de mano.

ENMIENDA NÚM. 316

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, promoverán medidas de reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas. Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. Además, todos los puertos adoptarán antes de 2035 un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en los atraques en los puertos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 274

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para tomar las medidas necesarias para asegurar el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados de tal manera que en el 2025 este servicio esté asegurado en todas las terminales de pasajeros, en 2030 en las terminales de buques portacontenedores, cargueros y tanqueros y en 2035 en todas las terminales de todos los puertos antes mencionados.

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 317

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 275

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 318

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45

De modificación

Texto que se propone:

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

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

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 276

accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.

c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Debera tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.

d) Cohesión social y territorial. Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.

e) Transparencia, objetividad y no discriminación.

f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 319

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**

Precepto que se modifica:

Título VIII. Artículo 106

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 106. *Cuantía de las sanciones.*

1. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de de 12.001 a 50.000 euros.

2. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 12.000 euros.

3. La cuantía de las sanciones establecidas en los apartados anteriores se graduará atendiendo, en cada caso, a la propia gravedad de la infracción, a la naturaleza de los daños y perjuicios causados y a la conducta anterior de los infractores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 277

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR y el Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (BNG), **Gabriel Rufián Romero**, Portavoz Grupo Parlamentario Republicano y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 320

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR
Grupo Parlamentario Republicano
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

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

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

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

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

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

d) Financiar proyectos:

— de diseño, creación y mantenimiento de espacios públicos con accesibilidad universal y de calidad, diferenciando claramente calles de vías y éstas según sean de destino (barrio) o de paso.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 278

- orientados a lograr una oferta de calidad de transporte público (incluida la bicicleta pública) que dé respuesta a las necesidades de toda la población vinculada (residente y visitante).
- de apoyo a los planes de transporte de empresas (incluidos las propias administraciones y sus entes públicos) y planes de movilidad a centros escolares.
- orientados a la aplicación de las medidas de seguridad que erradiquen la siniestralidad grave.
- para la creación de aparcamientos disuasorios y la dotación de aparcamientos de corta duración.
- de impulso y apoyo a la mesa y foros de movilidad y a los procesos participativos de calidad.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 321

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

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

Enmienda de Adición

Propuesta.

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

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

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

Sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, las Autoridades Portuarias y los gestores de aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán prestar servicios de suministro eléctrico a

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 279

embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente. Alternativamente, las Autoridades Portuarias, en su condición de consumidores, podrán ceder o transmitir, total o parcialmente, el derecho para la prestación de servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, y servicios inherentes a la prestación del servicio, a terceros que hayan sido autorizados para la prestación de dichos servicios con arreglo a lo previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 322

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

Texto que se propone:

Al artículo 96

Enmienda de modificación

Propuesta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 280

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

Artículo 96. *Nodos logísticos de importancia estratégica*

4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible, incluyendo las relativas a la planificación y desarrollo de la red eléctrica para poder hacer frente a las obligaciones y objetivos de electrificación de las actividades que se desarrollen en ellos.

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 323

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

Al artículo 36

Enmienda de modificación

Propuesta.

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

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

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

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes, los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil.

(.....)

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

1. Se acota la intervención de la Autoridad Marítima (pues su intervención en algunos casos puede no ser preceptiva, ni necesaria), enfatiza el papel de las autoridades portuarias en el proceso y se amplía el ámbito aplicativo del precepto a otras actividades en la medida que también pueden contribuir a la mejora de la calidad del aire.

2. Hay más de 400 comercializadora, las cuales no intervienen en la planificación de la red, la CNMC sí interviene indirectamente en la planificación y en la regulación de condiciones de acceso. Adicionalmente, se amplía el ámbito aplicativo del precepto a otras actividades en la medida que también pueden contribuir a la mejora de la calidad del aire.

5. Se modifica el término «Plan de despliegue» por «marco de actuación» con la finalidad de alinear las terminologías utilizadas en el Proyecto de Ley con las previstas en el citado Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. En dicho Reglamento se hace referencia a la elaboración de un marco de acción nacional. También se propone suprimir la expresión portuario, ya que el concepto de servicio portuario remite en la legislación española de puertos a un determinado régimen jurídico, que debe ser ajeno al suministro de cualquier tipo de suministro a buque, que ha de ser caracterizado a efectos de esa legislación como un servicio comercial. En cualquier caso, en evitación de eventuales polémicas parece lo más razonable eliminar el calificativo de portuario.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 282

ENMIENDA NÚM. 324

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Propuesta.

Se añade al artículo 2 la siguiente definición:

Artículo 2. *Definiciones:*

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 325

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se añade:

Secciones nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se añaden un nuevo apartado 6

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

6. A efectos de lo establecido en el artículo 9.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, relativo al autoconsumo de energía eléctrica, las instalaciones de producción o generación de energía eléctrica renovable dentro de un puerto tendrán, a todos los efectos, la condición de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a las mismas cuando tanto la generación como el consumo estén en la zona de servicio de un puerto de interés general definida en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, o instrumento

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 283

equivalente, permitiendo de esta manera que la generación renovable pueda ser compartida en todo el ámbito portuario sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo, y que la transferencia de energía se realice a través de la red de distribución.

JUSTIFICACIÓN

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

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Junts per Catalunya al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.— **Míriam Nogueras i Camero**, Portavoz Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

ENMIENDA NÚM. 326

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto

De modificación

Texto que se propone:

Sistema ~~Nacional~~ de Movilidad Sostenible

JUSTIFICACIÓN

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 284

ENMIENDA NÚM. 327

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

En todo el Proyecto

De modificación

Texto que se propone:

Sistema ~~Nacional~~ General de Trasnportes

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 328

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

|

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

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

El Proyecto afirma que la creación del «Sistema Nacional de Movilidad Sostenible» «facilitará el ejercicio cooperativo, coordinado y eficiente de las competencias distribuidas por la doctrina constitucional entre las administraciones públicas, a la luz de las nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 285

circunstancias y demandas sociales, al interconectar de manera abierta y flexible la pluralidad de servicios y actuaciones destinados al objetivo común.»

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 329

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

III

[...]

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

[...]

VII

[...]

~~Las infraestructuras son la base del sistema de movilidad y logística de un país. Su desarrollo, cuando se traduce en mejoras efectivas para las personas usuarias, puede ser un instrumento eficaz para contribuir al desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social. No son un fin en sí mismas sino un instrumento para~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 286

fines superiores. Por su naturaleza de bien público, por implicar a diversos sectores y territorios, y por tener impactos a muy largo plazo que trascienden a los gobiernos y generaciones que las deciden, acometen y financian, la movilidad y las infraestructuras son un asunto de Estado.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 330

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Exposición de motivos

[...]

v

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 287

ENMIENDA NÚM. 331

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

2. En particular esta ley pretende:

a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 332

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 288

Texto que se propone:

Artículo 2. Definiciones.

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

[...]

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

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

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 333

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 289

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. Definiciones.

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

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 334

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 4. *Derecho a la movilidad sostenible.*

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

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

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 335

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la «ciudad de proximidad» de forma que se minimice el número de desplazamientos **contaminantes que no sean necesarios habituales**

necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 292

ENMIENDA NÚM. 336

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. Principios rectores.

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

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de los entes locales.

ENMIENDA NÚM. 337

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

3. El Sistema ~~Nacional~~ de Movilidad Sostenible facilita la participación de los sectores productivos, el ámbito académico y la sociedad civil en la definición de las políticas de transporte y movilidad.

4. El Sistema de Movilidad Sostenible deberá diseñarse de forma que garantice la participación igualitaria y la cogobernanza entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas. En ningún caso, este

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 293

sistema podrá interferir en las competencias exclusivas o compartidas de las comunidades autónomas.

4 5. El Sistema ~~Nacional~~ **General** de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 338

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7

De modificación

Texto que se propone:

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

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 294

ENMIENDA NÚM. 339

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 8. *La Conferencia Sectorial de Transportes.*

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

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

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

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

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

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

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

8. La Conferencia Sectorial de Transportes tiene como finalidad una cooperación eficaz y coherente de la Administración General del Estado, de las comunidades y ciudades autónomas y de las administraciones locales en materia de transporte y movilidad.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 295

locales de ámbito estatal con mayor implantación. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 340

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se suprime:

Título I. Artículo 10

De supresión

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 341

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

De modificación

Texto que se propone:

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

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible estará compuesto por la Presidencia, las Vicepresidencias y las Vocalías.

2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Las Vicepresidencias se determinarán reglamentariamente.

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal **y las entidades más 2 vocalías de la entidad más representativa del País Vasco y 2 vocalías para la ACM (Associació Catalana de Municipis i Comarques de Catalunya).** con mayor implantación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 296

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 342

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 11

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 297

ENMIENDA NÚM. 343

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 12. *El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.*

1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, como un órgano del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Es el máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, las personas usuarias y las administraciones públicas.

3. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible se organizará por secciones correspondientes a los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal más representativas, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 344

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 298

Texto que se propone:

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

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 345

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 299

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 346

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 347

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 15

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 300

Texto que se propone:

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

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

- a) Costes de funcionamiento y secretaría del propio Sistema Nacional de Movilidad Sostenible y de sus instrumentos de gestión y participación.
 - b) El adecuado desarrollo del EDIM.
 - c) Programas de sensibilización e información a la ciudadanía, **excepto en las Comunidades Autónomas que dispongan de las competencias en materia de movilidad.**
 - d) Otras actividades de análogo carácter que se determinen en el Plan de Trabajo bienal al que se refiere el artículo 11.
- [...]

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 348

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 301

Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

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

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

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

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 349

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

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

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte de mercancías y viajeros y la movilidad, que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 302

de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.

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

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

ENMIENDA NÚM. 350

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 351

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 303

Texto que se propone:

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

[...]

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

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

b) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 352

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 19. *Los documentos de directrices metodológicas.*

[...]

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

[...]

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

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 353

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 20. *Los documentos de guías de buenas prácticas.*

[...]

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

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 305

ENMIENDA NÚM. 354

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Artículo 21

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 355

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 22. *Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.*

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 356

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 24

De modificación

Texto que se propone:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 306

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 357

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 26

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

2. Una vez fijados los criterios anteriores, **sin perjuicio de los propios establecidos por las Comunidades Autónomas competentes**, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que

deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 358

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 27. *Planes de movilidad sostenible al trabajo.*

[...]

Nuevo. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis. del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007.

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, futuro marco normativo encargado de vincular la movilidad a un derecho del ciudadano y establecer las condiciones para el disfrute de un sistema de movilidad sostenible, recoge la obligación de realizar planes de movilidad sostenible para entidades locales y grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno, que necesariamente incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, promoviendo el uso de medios de transporte de bajas emisiones.

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

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 359

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 27. *Planes de movilidad sostenible al trabajo.*

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 309

ENMIENDA NÚM. 360

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

b) El transporte público colectivo.

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 361

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 310

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

b) El transporte público colectivo.

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 362

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 30

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

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

[...]

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

[...]

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público **y vehículos de bajas emisiones**, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

[...]

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 363

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 31

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 312

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

[...]

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

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 364

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 31

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

b) Priorizarán sus inversiones en movilidad inclusiva teniendo en cuenta la situación de los distintos modos y medios de transporte en cuanto a accesibilidad y su nivel de utilización.

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

d) Fomentarán las campañas de información y acciones formativas para promover la accesibilidad y la no discriminación de las personas con discapacidad o movilidad reducida en la utilización de los bienes y servicios a disposición del público.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 365

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 32

De modificación

Texto que se propone:

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

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán sus políticas de transportes y movilidad para detectar

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 314

dificultades en el acceso a los diversos modos de transportes en función del sexo, la edad o el poder adquisitivo, u otras circunstancias sociales relevantes.

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

3. El análisis, medidas e indicadores de seguimiento habrán de incluirse en los planes de movilidad sostenible contemplados en la presente ley.

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

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 366

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 33

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 315

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 367

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 33

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 316

ENMIENDA NÚM. 368

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 34

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 34. *Carriles reservados a determinados vehículos.*

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Protección de las competencias de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 369

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 35

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en el sector aéreo, junto con los gestores de infraestructuras aeroportuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los aeropuertos de interés general para evaluar las necesidades de fomento de la eficiencia energética y electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a las aeronaves estacionadas.

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 318

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 370

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 37

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 371

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 37

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 319

potencialmente afectadas por la futura normativa, con el fin de que puedan tener voz sobre los mecanismos más adecuados para el cálculo e información de la huella de carbono.

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 372

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título III. Capítulo I

De modificación

Texto que se propone:

CAPÍTULO I

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 373

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

De modificación

Texto que se propone:

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

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

2. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

2.—3. Asimismo, los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan una etapa en transporte ferroviario y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Se propone esta nueva redacción para el artículo 43, de tal forma que el mismo derecho que se pretende reconocer para promover la intermodalidad del ferrocarril, en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 321

cuanto a establecimiento de tráficos adyacentes o complementarios por carretera para atender nuevas localidades que se comercialicen con un billete único, se reconozca también en promoción de la comodalidad con líneas regulares de transporte de viajeros preexistentes, que puedan combinarse de la misma forma con tráficos adyacentes o complementarios para atender nuevas localidades. Respetando siempre, en ambos supuestos, que no existan servicios regulares preexistentes.

En el caso de que exista un contrato de concesión de transporte regular por carretera en vigor, se solicita suprimir el procedimiento propuesto para establecer los servicios, al ser contrario al régimen de exclusividad de tráficos que contempla la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), más si cabe cuando la propia LOTT en su artículo 75.3 define ya un procedimiento para modificar los contratos preexistentes a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación. El artículo 75.3 de la LOTT está recogido, además, en el artículo 92.2 del Reglamento que desarrolla la ley (ROTT).

ENMIENDA NÚM. 374

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 44

De supresión

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 375

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 45

De supresión

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 322

ENMIENDA NÚM. 376

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45

De modificación

Texto que se propone:

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

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

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Cohesión social y territorial.
- e) Transparencia, objetividad y no discriminación.
- f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.
- g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 377

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 323

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 378

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 50

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 324

ENMIENDA NÚM. 379

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 51

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 380

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 325

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 381

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 382

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 326

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 383

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 384

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 327

Texto que se propone:

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

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

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

[...]

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 385

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 328

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 386

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título IV. ARTÍCULO 58

De modificación

Texto que se propone:

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 387

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 329

Texto que se propone:

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

[...]

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

- a) El cumplimiento de las directrices, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos complementarios.
- b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.
- c) El trasvase modal coherente con lo establecido en el artículo 29.
- d) La mejora de la movilidad y su sostenibilidad medioambiental, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y la mejora de la calidad del aire a través de la reducción de contaminantes atmosféricos, incluyendo las políticas de modernización de flotas orientadas a la utilización de energías limpias y la promoción de la movilidad activa.
- e) El cumplimiento de determinados valores de indicadores de calidad del servicio.
- f) Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.**

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 388

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 59. *Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.*

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:
 - a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:
 - 1.º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.
 - 2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurran

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 330

simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a ~~36.000~~ **25.000** en la fecha señalada. **Además, los pueblos que no cumplan los requisitos por sí solos pueden unirse para cumplirlos, en una unión dónde se de servicio conjunto a esta modalidad de transporte.**

3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º) y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.

nuevo. Los municipios pequeños que no cumplan con los requisitos descritos en los apartados (1.º) y (2.º), pero que presenten una necesidad especial de transporte colectivo debido a su ubicación o características demográficas.

4.º Reglamentariamente se podrán establecer las condiciones en las que los municipios no incluidos en los apartados anteriores y que presten un servicio público colectivo de transporte urbano pudieran ser beneficiarios de estas subvenciones.

b) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Hay muchos municipios pequeños que no cumplen con ninguno de los requisitos establecidos en el presente artículo, pero que requieren igualmente de soluciones de transporte colectivo que actualmente no existen.

ENMIENDA NÚM. 389

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 59. *Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.*

[...]

3. Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo ~~urbano~~ de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

[...]

5. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tendrá en cuenta en la convocatoria de las subvenciones financiadas con cargo al FECMO-FCPJ, entre otros, los siguientes extremos:

a) El cumplimiento de las directrices, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos complementarios.

b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.

- c) El trasvase modal coherente con lo establecido en el artículo 29.
- d) La mejora de la movilidad y su sostenibilidad medioambiental, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y la mejora de la calidad del aire a través de la reducción de contaminantes atmosféricos, incluyendo las políticas de modernización de flotas orientadas a la utilización de energías limpias y la promoción de la movilidad activa.
- e) El cumplimiento de determinados valores de indicadores de calidad del servicio.

nueva) Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

JUSTIFICACIÓN

La supresión del término urbano obedece a ampliar el ámbito de aplicación del fondo. Se propone añadir una nueva letra al apartado 5 que incentive la gestión eficiente de los beneficiarios a la hora de establecer el modo de prestación del servicio.

ENMIENDA NÚM. 390

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 60. *Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.*

[...]

3. Reglamentariamente se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

a) Parámetro de referencia para el cálculo de la subvención (PR). Este parámetro de referencia podrá ser distinto para los distintos modos de transporte y elegirse entre vehículos-km producidos, viajeros-km, número de personas totales, u otro similar representativo de la oferta o demanda del transporte.

b) Importe de referencia (IR) correspondiente a cada parámetro de referencia, que será el importe en euros de subvención por unidad de parámetro de referencia. El importe de referencia podrá establecerse diferenciando por modos o tecnologías de transporte como autobuses, metros o tranvías, o segmentando los municipios por grupos atendiendo a su población u otras características básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

c) Coeficientes correctores territoriales (CCT), que serán los indicadores de ajuste del importe de referencia correspondiente a cada parámetro de referencia, cuando sea necesario tener en cuenta condiciones de tipo territorial o de población que puedan tener incidencia en los costes operativos del transporte o en la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 332

generación de ingresos tarifarios y comerciales en condiciones eficientes, como pueden ser, entre otros:

- 1.º La población total receptora del servicio.
- 2.º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.
- 3.º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.
- 4.º Otras condiciones relevantes como la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos, **y favoreciendo siempre la adecuada organización del sistema de movilidad en el territorio y la eficiencia en la gestión por parte de las entidades**. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 0,8 **1,0** ni superior a 1,2.

e) Penalidades e incentivos, que se establecerán en la resolución de otorgamiento de la subvención para incentivar la mejora continua de la calidad del servicio, el comportamiento ambiental, la eficiencia en la prestación y la adaptación tecnológica. Estos indicadores podrán exigir unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima y mínima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad del servicio.

JUSTIFICACIÓN

Se propone modificar la redacción del Factor de Equidad de forma que no pueda penalizar, a futuro, a entidades beneficiarias que tengan una mayor capacidad de financiación con recursos propios debido a su buena gestión y dedicación preferente de fondos, respecto a otros territorios con una organización menos eficiente. No se trata de «penalizar al que dedica más recursos» sino «al que se organiza de forma no eficiente».

ENMIENDA NÚM. 391

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 60. *Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.*

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales a año vencido, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 333

2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

a) Déficit acumulado de la no ejecución presupuestaria de los Presupuestos Generales del Estado en años anteriores en dicha Comunidad Autónoma.

a b) Parámetro de referencia para el cálculo de la subvención (PR). Este parámetro de referencia podrá ser distinto para los distintos modos de transporte y elegirse entre vehículos-km producidos, viajeros-km, número de personas totales, u otro similar representativo de la oferta o demanda del transporte.

b c) Importe de referencia (IR) correspondiente a cada parámetro de referencia, que será el importe en euros de subvención por unidad de parámetro de referencia. El importe de referencia podrá establecerse diferenciando por modos o tecnologías de transporte como autobuses, metros o tranvías, o segmentando los municipios por grupos atendiendo a su población u otras características básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

c d) Coeficientes correctores territoriales (CCT), que serán los indicadores de ajuste del importe de referencia correspondiente a cada parámetro de referencia, cuando sea necesario tener en cuenta condiciones de tipo territorial o de población que puedan tener incidencia en los costes operativos del transporte o en la generación de ingresos tarifarios y comerciales en condiciones eficientes, como pueden ser, entre otros:

1.º La población total receptora del servicio.

2.º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.

3.º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.

4.º Otras condiciones relevantes como la cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.

d e) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso será inferior a 0,8 ni superior a 1,2.

e f) Penalidades e incentivos, que se establecerán en la resolución de otorgamiento de la subvención para incentivar la mejora continua de la calidad del servicio, el comportamiento ambiental, la eficiencia en la prestación y la adaptación tecnológica. Estos indicadores podrán exigir unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima y mínima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad del servicio.

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación compensará los déficits de inversiones de años precedentes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 334

ENMIENDA NÚM. 392

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 62

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 62. *Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana.*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva.

2. Mediante Orden del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se aprobarán las bases reguladoras de estas subvenciones, que tendrán en cuenta los principios y objetivos de esta ley. Las ayudas se tramitarán por el procedimiento ordinario establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

nuevo. Las subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana que aprueben las Comunidades Autónomas y cuenten con financiación de la Administración General del Estado serán transferidas directamente a la administración autonómica.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 393

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 90

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 90. *Datos de transporte y movilidad con fines estadísticos.*

1. Las administraciones públicas harán públicos y fácilmente accesibles los datos estadísticos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad y su impacto sobre la seguridad y la sostenibilidad, teniendo en cuenta la legislación vigente sobre transparencia y protección de datos, reutilización de la información del sector público, **gobernanza del dato**, así como las provisiones relativas al respeto del secreto estadístico.

Estos datos se podrán proporcionar **án** de forma desagregada por sexo y edad para facilitar el conocimiento de las distintas necesidades de mujeres y hombres en cuanto a la movilidad y la utilización de espacios, infraestructuras y servicios.

2. En cumplimiento de lo establecido en la normativa estadística nacional y europea, particularmente la Ley 12/1989, de 9 de mayo, de la Función Estadística Pública y el Reglamento (CE) No. 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009 relativo a la Estadística Europea, los datos, archivos de datos, metadatos y directorios de utilidad estadística relativos a transporte y movilidad que se precisen para la elaboración de estadísticas estarán a disposición del Instituto Nacional de Estadística y de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales cuando estos se soliciten.

La recogida de datos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad con fines estadísticos se incluirá dentro del Plan Estadístico Nacional y tendrá la consideración de estadísticas para fines estatales.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 394

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 96. *Nodos logísticos de importancia estratégica.*

1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España.

2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:

a) Que haya sido declarado de interés general conforme a la normativa sectorial de aplicación de ámbito estatal.

b) Que cuente con la infraestructura adecuada para que se realice transferencia modal de mercancías.

c) Que, con independencia de su modelo de gestión, esté abierto a todos los operadores de forma no discriminatoria.

d) Que el intercambio de mercancías que se realice en el mismo sea significativo o su localización sea estratégica, en los términos en que se establezca reglamentariamente.

e) Que cumplan con los umbrales y criterios de rentabilidad que se determinen reglamentariamente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 336

3. La declaración de nodo logístico de importancia estratégica se realizará mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.

nuevo. La planificación de los nodos logísticos de transporte de mercancías se llevará a cabo en coordinación y participación de las Comunidades Autónomas, respetando sus competencias en materia de planificación territorial y movilidad. Cualquier modificación o decisión en este ámbito requerirá el consentimiento previo de las comunidades autónomas afectadas.

JUSTIFICACIÓN

Catalunya es un punto estratégico en el transporte de mercancías a nivel estatal y europeo, y l'Estatut d'Autonomia de Catalunya le confiere competencias clave en esta materia. Esta enmienda se propone para evitar la recentralización de la gestión de los nodos logísticos y garantizar una gestión territorial eficiente y adaptada a sus necesidades concretas.

ENMIENDA NÚM. 395

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

La enmienda n.º 395 del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya fue retirada por escrito del Grupo con fecha de 4 de noviembre de 2024

ENMIENDA NÚM. 396

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo (nuevo). *Programa de descarbonización acelerada de las flotas de buses interurbanos.*

1. Con el fin de permitir al sector del transporte colectivo interurbano de viajeros acelerar su proceso de transición hacia entornos de economía verde, y conseguir que cuanto antes se alcance el objetivo de que un mínimo del 50% de vehículos de las flotas de transporte interurbano sean de emisiones «0» (100% eléctricos, gas o biogás, otros biocombustibles y motorizaciones «0»emisiones), en el plazo de 6 meses se establecerá mediante Real Decreto un Programa plurianual de ayudas a la sustitución y ampliación de vehículos de las flotas de operadores de líneas regulares estatales y autonómicas.

2. Las ayudas previstas por el programa podrán tener la forma tanto de subvenciones como de financiación diferida. A estos efectos, se establecerá la correspondiente previsión presupuestaria anual en los créditos destinados a los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Ministerios de Transporte y Movilidad Sostenible, para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico o a los que los sustituyan en dichas competencias.

3. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, resolverán sobre el otorgamiento de las ayudas relativas a las concesiones de sus respectivas titularidades competenciales, según los procedimientos que respectivamente aprueben, y teniendo en cuenta lo que se disponga en el Real Decreto al que se hace referencia en el apartado 1 del presente escrito.

4. El concesionario deberá solicitar la ayuda de la Administración que le otorgó la concesión o contrato de servicio público, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto citado en el apartado 1. En todo caso el beneficiario de la ayuda deberá destinarla a la sustitución o ampliación de vehículos vinculados a cada flota asignada a la correspondiente concesión o contrato de servicio público y a la adecuación de sus instalaciones fijas y equipamiento de recarga y suministro, con el fin de lograr los objetivos de emisiones «0» fijados en el Programa.

5. Para el supuesto en que los plazos de amortización de las inversiones requeridas para la adquisición de vehículos o adecuación de cocheras y bases, superen los periodos de duración de las concesiones vigentes en el momento de la solicitud de las ayudas, se habilita a las Administraciones titulares de las concesiones de transporte colectivo interurbano de viajeros para que puedan ampliar los plazos concesionales hasta como máximo el 3 de diciembre del año 2039, a los efectos de garantizar la amortización financiera y funcional de los activos adquiridos e instalados.

6. Las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de sus competencias y en el marco de la aplicación de lo dispuesto en el apartado interior, podrán introducir en sus respectivos ordenamientos las disposiciones de carácter normativo que den cobertura suficiente a los programas de inversiones derivados de la implantación en cada concesión o contrato de servicio público concreta de estas medidas de descarbonización.

7. La ampliación del periodo concesional deberá modularse y justificarse en base a la necesaria amortización de las inversiones que se requieran para poder llevar a cabo la descarbonización de las flotas de vehículos de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

De la misma manera que se prevén mecanismos para la progresiva descarbonización del transporte aéreo y la navegación el transporte interurbano por carretera requiere de un mecanismo específico que permita acelerar el necesario proceso de sustitución del parque automotor por otros vehículos que tiendan a reducir las emisiones de contaminantes a la atmosfera. No es posible promover una movilidad sostenible basada en el transporte público sin incidir muy intensamente en la necesidad de que éste sea también inocuo a efectos de emisiones.

Por otra parte, en un entorno tarifario de reducción del coste del transporte a soportar por las familias, este proceso, que supone una externalidad evidente para el conjunto del sistema de movilidad, sólo puede ser implementado a través de importantes ayudas públicas, procedentes de los fondos destinados a la lucha contra la contaminación atmosférica y el cambio climático.

Y el Programa que se pretende implementar sólo alcanzará sus objetivos si los operadores de transporte, estatales y autonómicos, gozan de una estabilidad concesional que les permita programar sus planes de inversiones, a horizontes adecuados a los requerimientos de entidades financieras, al ritmo de las concesiones y pagos de las ayudas públicas y a la capacidad del sector de la automoción para suministrar el elevado número de vehículos no contaminantes que el transporte público colectivo del estado español requiere, en un momento en que el segmento de los buses interurbanos está experimentando el mayor crecimiento porcentual entre todos los modos de transporte colectivo.

ENMIENDA NÚM. 397

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional octava. *Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.*

1. El Gobierno dispondrá de una Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:

a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.

~~b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.~~

~~e) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.~~

~~2. La Estrategia o Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia o Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia o Plan será revisado y actualizado cada 5 años.~~

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Se debe reservar al gobierno español el rol de impulso o de promoción de un transporte sostenible, pero no como se estructuran las acciones o actuaciones de transporte de corta distancia, ya que se trata de acciones propias de las administraciones de proximidad como los ayuntamientos, diputaciones, o comunidades autónomas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 339

ENMIENDA NÚM. 398

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional octava. *Estrategia o Plan ~~nacional~~ de impulso al uso de la bicicleta.*

1. El Gobierno dispondrá de una Estrategia o Plan ~~nacional~~ de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan ~~nacional~~ de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:

a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.

b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.

c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.

2. La Estrategia o Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia o Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia o Plan será revisado y actualizado cada 5 años.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia o Plan ~~nacional~~ de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 399

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Disposición adicional décima

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 340

Texto que se propone:

Disposición adicional décima. *Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional.*

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará una evaluación ex post, **únicamente sobre vías de ámbito estatal**, de rentabilidad social, económica y, en su caso, financiera, de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias puestas en servicio desde el año 2010. Dichas evaluaciones se realizarán mediante metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Asimismo, y en el mismo plazo, se realizará una evaluación de las principales actuaciones en materia de carreteras que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación mediante estas formas de financiación.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 400

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición Adicional (nueva). *Equilibrio entre los taxis y las VTC.*

Es imprescindible el equilibrio entre ambos, el sector del taxi y el sector de VTC, en el marco de la movilidad urbana y la competencia. Ese equilibrio se tiene que conseguir mediante los siguientes principios:

1. Equilibrio entre taxis y VTC: Limitar el número de licencias VTC para evitar una competencia excesiva y desigual frente a los taxis, que operan con una regulación más estricta y costos adicionales (por ejemplo, licencias más caras y restricciones horarias). Esta limitación se tiene que dar mediante una proporción de licencias en relación con las necesidades locales (congresos, turismo, etc.) para asegurar un reparto más justo del mercado y de las necesidades y voluntad de los clientes entre ambos servicios para que no haya una proliferación de VTC que perjudique al sector del taxi.

1. Regulación estricta de las VTC: Los servicios de VTC deben ser contratados con antelación, evitando que estos vehículos puedan circular libremente en busca de clientes como lo hacen los taxis. La pre-contratación garantiza que el cliente no pueda solicitar un VTC instantáneamente desde la calle, lo que protege a los taxistas que sí pueden recoger a pasajeros sin reserva previa.

3. Sostenibilidad y transición ecológica. Promoción de vehículos eléctricos mediante incentivos fiscales y ayudas para la renovación de la flota.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 341

4. Competencia justa y seguridad jurídica. Mayor control y sanciones a las siguientes infracciones:

- a. Incumplimiento del tiempo de pre-contratación.
- b. Circular sin licencia.»

JUSTIFICACIÓN

Las normativas tienen que estar bien definidas para garantizar seguridad jurídica y no generar incertidumbre entre los operadores. Es fundamental regilar el sector del taxi y los VTC para asegurar la competencia y calidad del servicio, así como proteger los derechos de los trabajadores del sector.

ENMIENDA NÚM. 401

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición Adicional (nueva).

Mientras no se acuerda un sistema de cofinanciación de las carreteras de altas prestaciones de acuerdo con el principio europeo de pago por uso a la espera del consenso social y político, se introduce un pago por uso por viñeta digital para vehículos extranjeros en tránsito que transiten por las infraestructuras viarias de alta capacidad. El ingreso generado se distribuirá según la titularidad de la vía afectada, destinando un 20% del total al territorio afectado en concepto de emisiones de gases contaminantes y afectación al tráfico de sus habitantes. Este peaje será proporcional, en consideración de las emisiones emitidas y el tipo de vehículo, teniendo los vehículos eléctricos una bonificación del 20%.»

JUSTIFICACIÓN

La implementación de un peaje por viñeta digital permitirá una mejor gestión del tráfico y sobre todo que el impacto de los vehículos extranjeros y los vehículos pesados tenga un retorno en el territorio afectado.

ENMIENDA NÚM. 402

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 342

Texto que se propone:

« Disposición adicional (nueva). *Plan para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios.*

El Gobierno elaborará un Plan para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera.

La elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al ministerio o ministerios y autoridades competentes. El Plan para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrá como finalidad:

a) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en todos los municipios que tengan entre 2.000 y 30.000 habitantes, pudiendo variar estos números dependiendo de la Comunidad Autónoma, si bien, siempre siendo 2.000 habitantes o menos el límite inferior y 30.000 habitantes o más el límite superior. El límite inferior será siempre reducido con el fin del cumplimiento del punto (b).

b) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en el 20% de los municipios más poblados de menos de 30.000 habitantes de cada Comunidad Autónoma, siempre y cuando estos tengan más de 500 habitantes. Siendo siempre este número superior con el fin de garantizar el punto (c).

c) Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en un municipio en un radio de 25 km.

El punto de recarga de vehículos eléctricos instalado tendrá que cumplir los siguientes requisitos:

a) Disponer de una potencia de carga de al menos 50 kilovatios de corriente continua.

b) Estar situado dentro del casco urbano.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone esta enmienda para que el Gobierno desarrolle un plan para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera.

ENMIENDA NÚM. 403

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se modifica:

Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final primera. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 343

Se añade un nuevo artículo al Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, con el siguiente redactado:

Artículo (nuevo). Vehículos de movilidad personal (VMP) y bicicletas.

1. Se establece la obligatoriedad del uso de casco para todos los ciclistas en entornos urbanos de más de 5.000 habitantes, así como en vías interurbanas. Además, los ciclistas deberán circular obligatoriamente por los carriles bici siempre que estos existan en la vía correspondiente.

2. Se establece la obligatoriedad del uso de casco homologado para usuarios de vehículos de movilidad personal, así como la prohibición de circular por aceras y otras zonas destinadas exclusivamente a peatones. En su lugar, deberán utilizar los carriles bici o, en su defecto, la calzada siempre que no comprometa la seguridad de los usuarios. Los VMP tampoco podrán circular por calles o vías en las que el límite de velocidad sea igual o superior a 50 km/h.

3. Los VMP deberán estar matriculados y contar con un seguro obligatorio de responsabilidad civil y accidentes que cubra tanto daños a terceros como al propio conductor siempre que se circule por ámbito urbano y el VMP cuente con motorización.»

JUSTIFICACIÓN

La presente disposición responde a la necesidad de garantizar una mayor seguridad tanto para los usuarios de bicicletas y VMP como para los peatones, armonizando las normativas y estableciendo obligaciones claras para fomentar el uso responsable de estos medios de transporte en el marco de la movilidad urbana sostenible.

ENMIENDA NÚM. 404

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.*

Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo:

~~Uno. Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 344

~~«v) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.»~~

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

«1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones. **Los vehículos que accedan a la zona de bajas emisiones y se dirijan a estacionar en un hub de servicios de movilidad o plaza de estacionamiento regulado en superficie, no estarán sujetos a la mencionada tasa.»**

JUSTIFICACIÓN

Muchos municipios no han implantado sus zonas de baja emisiones tal y como se establece en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, por lo que faltan todavía muchos elementos para decidir si su implantación ha sido exitosa o si son necesarias, medidas adicionales.

Debe autorizarse el acceso a las zonas de bajas emisiones de aquellos vehículos que vayan a estacionar en hub de servicios de movilidad sin que se aplique tasa alguna, todo ello a fin de minimizar los vehículos en circulación, estacionamiento en superficie y en aras a una movilidad sostenible.

Por otra parte, la introducción de una tasa para poder acceder a determinados vehículos a una zona de bajas emisiones no tiene sentido si lo que se quiere es mejorar la sostenibilidad y evitar que los vehículos más antiguos y contaminantes entren al centro de las ciudades; para ello mejor sería prohibir la circulación de los mismos a la par que se fomenta la renovación del parque automovilístico.

La posibilidad de crear una tasa para permitir el acceso de dichos vehículos tiene más un carácter puramente recaudatorio que medioambiental y sostenible y, cuando menos, deberían de realizarse excepciones en la circulación de vehículos necesarios para la provisión de servicios esenciales, sobre todo de abastecimiento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 345

ENMIENDA NÚM. 405

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final cuarta. *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 9.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 147 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, estará constituida por el miembro del Gobierno que, en representación de la Administración General del Estado, resulte competente en materia de transportes, y por los correspondientes miembros de los Consejos de Gobierno, en representación de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes se regirá por lo dispuesto en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015

Cualquier modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, deberá respetar las competencias exclusivas en materia de transportes atribuida a las Comunidades Autónomas por sus Estatutos de Autonomía.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Para proteger las competencias de la Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 406

Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya

Precepto que se modifica:

Disposición final octava. Título competencial.

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 346

Texto que se propone:

Disposición final octava. *Título competencial.*

1. Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de ~~las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1. 1.ª de la Constitución Española, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales;~~ en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en el artículo 149.1.18.ª de la Constitución Española, relativa las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; en el artículo 149.1.23.ª de la Constitución Española, de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección; y en el artículo 149.1.25.ª de la Constitución Española, de bases del régimen minero y energético.

[...]

JUSTIFICACIÓN

En lo que se refiere al título competencial, el Proyecto establece que esta ley se dicta conjuntamente con otras, al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1.1.ª de la Constitución Española, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales.

El Proyecto afirma que la creación del «Sistema Nacional de Movilidad Sostenible» «facilitará el ejercicio cooperativo, coordinado y eficiente de las competencias distribuidas por la doctrina constitucional entre las administraciones públicas, a la luz de las nuevas circunstancias y demandas sociales, al interconectar de manera abierta y flexible la pluralidad de servicios y actuaciones destinados al objetivo común.»

Este párrafo es ilustrativo del alcance de la vulneración del marco constitucional que propicia el Proyecto de Ley. En primer lugar, porque la «doctrina constitucional» no es quien distribuye las competencias en España, sino que lo hace el denominado bloque de constitucionalidad, integrado principalmente por la Constitución y los Estatutos de Autonomía.

En segundo lugar, por qué determinar el grado de «ejercicio cooperativo, coordinado y eficiente de las competencias» por parte del legislador estatal no tiene cabida constitucional, a no ser que exista habilitación expresa para ello en relación a un ámbito competencial concreto. Y no es el caso. Huelga decir, además, que esta idea es la propia de un modelo de estado centralizado y centralizador, con un afán irreducible de «coordinar» a todos los demás, que, por cierto, siempre se presumen «subordinados».

ENMIENDA NÚM. 407

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 347

Texto que se propone:

«Disposición Final (nueva). *Servicios ferroviarios en Catalunya.*

Con el objetivo de mejorar la eficiencia, calidad y proximidad de los servicios ferroviarios de cercanías en Catalunya, se dispone lo siguiente:

1. Se transfiere a la Generalitat de Catalunya la titularidad, gestión y plena competencia sobre todas las líneas de Cercanías ferroviarias actualmente gestionadas por el Estado en el territorio catalán (R1, R2, R2S, R2N, R3, R4, R7, R8, R11, R12, R13, R14, R15, R16, R17, RG1, RT1, RT2, RL3), así como también de los trenes de media y larga distancia que operen en Catalunya. Esta transferencia incluye todas las infraestructuras ferroviarias, estaciones, instalaciones de mantenimiento, y el parque móvil afecto a estas líneas.

2. El Estado se compromete a realizar una transferencia de fondos a la Generalitat de Catalunya, destinados al mantenimiento de infraestructuras, estaciones y parque móvil de las líneas de Cercanías. Esta transferencia tendrá carácter permanente y se actualizará anualmente conforme al índice de precios de consumo (IPC).

3. El Estado transferirá a la Generalitat de Catalunya la cantidad de 35.000 millones de euros en concepto de compensación por los déficits de inversión y mantenimiento durante el periodo 2009-2023.»

JUSTIFICACIÓN

Esta disposición responde a la necesidad de corregir los déficits de inversión y gestión en el servicio de Cercanías en Catalunya, garantizando que sea la Generalitat, como administración más cercana, quien tenga las competencias exclusivas sobre este servicio fundamental para la movilidad urbana y regional. Las transferencias de recursos financieros y la compensación por el saldo negativo acumulado entre 2009 y 2023 buscan asegurar una transición justa y equilibrada, facilitando la mejora de la infraestructura y la calidad del servicio en los próximos años. El cálculo del saldo negativo está calculado por Foment del Treball.

ENMIENDA NÚM. 408

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). *Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.*

Se modifica el apartado e) del artículo 42.3 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, quedando redactado de la siguiente forma:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 348

e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el Servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad compartida en los términos previstos en el artículo 2.s) de la Ley xx/2024 de movilidad sostenible, con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1.500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Cada vez es más frecuente que el desplazamiento entre el lugar de residencia y el centro de trabajo se realice a través de nuevas formas de transporte, que permiten una movilidad más sostenible e inteligente, con servicios relacionados con el uso compartido de los vehículos y de los viajes: «carsharing», «motosharing», «bikesharing» y vehículos de movilidad personal, entre otros, disponibles en la vía pública y accesibles mediante una plataforma digital.

ENMIENDA NÚM. 409

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición Final (nueva). *Modificación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.*

«Se introduce una Disposición Adicional quincuagésimo-séptima la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público con la siguiente redacción:

«Disposición Adicional quincuagésimo-séptima: Revisión de actos en los procedimientos de adjudicación de contratos regidos por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo:

En las licitaciones de contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera regulados en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, cualquiera que sea la forma jurídica que adopten con arreglo a la legislación española, serán directamente aplicables a efectos de los establecido en el artículo 5.7 de dicho Reglamento las normas sobre el régimen de invalidez y sobre el recurso especial en materia de contratación contenidas en los Capítulos IV y V del Título I del Libro Primero de esta Ley y en su normativa de desarrollo.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 349

JUSTIFICACIÓN

El artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (el «Reglamento 1370/2007») regula la adjudicación de contratos de servicio público.

El apartado 7 de este precepto dispone que «...Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para asegurar que las decisiones adoptadas de conformidad con los apartados 2 a 6 puedan revisarse eficaz y rápidamente, a petición de una persona que tenga o haya tenido interés en obtener un contrato particular y que haya sido perjudicada o corra el riesgo de ser perjudicada por una supuesta infracción, cuando dichas decisiones han infringido el Derecho comunitario o normas nacionales de aplicación de dicho Derecho...».

Desde hace años existen importantes dudas jurídicas sobre si el procedimiento de revisión contemplado en el artículo 5.7 del Reglamento 1370/2007 se corresponde con el recurso especial en materia de contratación regulado en el Capítulo V del Título I del Libro Primero (artículos 44 y siguientes) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 («LCSP»).

El Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales se inclinó inicialmente por inadmitir los recursos especiales en materia de contratación interpuestos con ocasión de licitaciones de contratos de concesión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera (cfr. Resolución n.º 230/2022, de 17 de febrero de 2022 o la Resolución n.º 669/2022, de 2 de junio de 2022).

Sin embargo, la Audiencia Nacional, en su Sentencia de 17 de enero de 2020 (Rec. 250/2018) alcanzó la conclusión contraria, entendiendo que sí cabe la interposición de recurso especial en materia de contratación en este tipo de contratos.

Tras ello, el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales cambió su doctrina y comenzó a admitir este tipo de recursos especiales. Así, indicó en su Resolución n.º 1364/2022, de 27 de octubre de 2022 y Resolución n.º 1453/2022, de 17 de noviembre de 2022 lo siguiente:

«...Este Tribunal es consciente de que en varias de sus resoluciones, algunas de ellas recientes (559/2022, de 2 de junio, 196/2022, de 10 de febrero y 229/2022, de 17 de febrero), se ha declarado incompetente y por tanto ha inadmitido recursos interpuestos con ocasión de contratos de concesión de servicios en el ámbito de transporte regular de viajeros, por entender que están excluidos de la LCSP y, por tanto, no es de aplicación el recurso especial en materia de contratación que regula el artículo 44.1 LCSP.

Revisada ahora en profundidad la doctrina que se contiene en dichas resoluciones y en algunas otras anteriores, a juicio del Tribunal, no puede mantenerse por más tiempo dicha doctrina, pues tras la vigencia de la LCSP y la regulación distinta que se hace de este tipo de contratos de concesión de servicios con respecto a la que se hacía en el anterior Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público de 2011 (en adelante, TRLCSP), en el que bajo su vigencia tampoco se habían traspuesto las directivas europeas en esta materia, unido a la existencia de algunos pronunciamientos judiciales (sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional de 17 de Enero de 2020 —rec.250/2018— y sentencia de la Sala de lo Contencioso-Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra —rec.405/2018—) en contra de la inadmisión del recurso especial en estos casos, resulta muy forzado actualmente seguir asumiendo la inadmisión del recurso especial en estos casos, lo que nos lleva a modificar nuestra doctrina, como ahora se desarrollará, para que sea más acorde con la actual LCSP y con la normativa vigente».

En 2023 el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana se ha pronunciado sobre esta cuestión en Sentencias n.º 542/2023, de 19 de septiembre de 2023, n.

º 562/2023, de 27 de septiembre de 2023 (Rec. 122/2022) y n.º 563/2023, de 27 de septiembre de 2023 (Rec. 123/2022), considerando ajustadas a Derecho la inadmisión de los recursos especiales en materia de contratación referidos a licitaciones de contratos de concesión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera.

Este 2024, el Tribunal Administrativo Central del Recursos Contractuales ha continuado admitiendo recursos especiales en materia de contratación (vid. Resolución n.º 59/2024, de 18 de enero de 2024, Resolución n.º 174/2024, de 8 de febrero de 2024, Resolución n.º 198/2024, de 15 de febrero de 2024, Resolución n.º 220/2024, de 15 de febrero de 2024, Resolución n.º 237/2024, de 15 de febrero de 2024 y las muy recientes Resoluciones n.º 1081 y n.º 1082 de 12 de septiembre de 2024).

Sin embargo, este mismo año (2024) otros Tribunales administrativos de recursos contractuales han mantenido un criterio diferente al TACRC. Así ha sucedido con el Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Aragón, en su reciente Resolución n.º 63/2024, de 30 de julio, y el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía en sus Resoluciones 386/2024, 387/2024 y 388/2024, de 18 de septiembre de 2024, también inadmitieron recientemente recursos especiales en este tipo de contratos de concesión.

La contradictoria interpretación de los tribunales administrativos de recursos contractuales sobre la procedencia del REMC en las licitaciones de contratos de concesión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera está produciendo una grave situación inseguridad jurídica en este sector.

En que en la actualidad no existe certeza alguna sobre si los pliegos que rigen las licitaciones de servicios de transporte regular de viajeros por carretera y los actos relativos a la adjudicación de estos contratos pueden ser revisados, con la rapidez y eficacia exigidos por el Reglamento 1370/2007, a través del recurso especial en materia de contratación o si, por el contrario la única vía de impugnación de estas decisiones es la jurisdicción contencioso- administrativa.

Esta enmienda se limita a aclarar y confirmar, siguiendo la línea que tiene establecida el TACRC y la Audiencia Nacional, la procedencia del REMC en los procedimientos de licitación de contratos de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera a los que se refiere el Reglamento 1370/2007, sea cual fuere la forma jurídica que adopten (contratos de concesión de servicios o contratos de servicios) con arreglo a la legislación española.

ENMIENDA NÚM. 410

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). *Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

Se modifica el artículo 55 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda modificada en los siguientes términos:

«Artículo 55. *Solicitud de la declaración de utilidad pública.*

1. Para el reconocimiento en concreto de la utilidad pública de las instalaciones aludidas en el artículo anterior, será necesario que la empresa interesada lo solicite,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 351

incluyendo el proyecto de ejecución de la instalación y una relación concreta e individualizada de los bienes o derechos que el solicitante considere de necesaria expropiación.

Adicionalmente, en el caso de instalaciones de recarga de vehículos eléctricos y todos los equipamientos asociados necesarios con una capacidad agregada de cargadores superior a 3 MW será necesaria también la obtención de la Autorización Administrativa Previa y la Autorización administrativa de construcción.

2. La petición se someterá a información pública y se recabará informe de los organismos afectados.

3. Concluida la tramitación, el reconocimiento de la utilidad pública será acordado por el Ministerio de Industria y Turismo, si la autorización de la instalación corresponde al Estado, sin perjuicio de la competencia del Consejo de Ministros en caso de oposición de organismos u otras entidades de derecho público, o por el organismo competente de las Comunidades Autónomas o Ciudades de Ceuta y Melilla en los demás casos.

4. El plazo máximo para resolver sobre las solicitudes de declaración de utilidad pública para instalaciones de recarga de vehículos eléctricos descritas en el apartado 1 del presente artículo será de 12 meses, desde la fecha de presentación de la solicitud.

En el caso en que transcurridos los 12 meses no haya habido resolución expresa, la misma se entenderá estimada.»»

JUSTIFICACIÓN

No toda estación de recarga de vehículos eléctricos conlleva la necesidad de declarar su utilidad pública y, en consecuencia, de la realización de todos los trámites aparejados a la misma. Es por ello, que, en colación con lo descrito en el apartado anterior, solo en los casos en que se solicite la declaración de utilidad pública, y en aras de una mayor seguridad jurídica, sea necesario solicitar también la autorización administrativa previa y la autorización administrativa de construcción.

Ahora bien, una cuestión para tener en cuenta es también la dilación en el tiempo para la tramitación de cualesquiera declaraciones de utilidad pública. Así, cabe hacer una referencia a distintos ordenamientos jurídicos muy próximos a España para observar notables diferencias en la tramitación. En este sentido, el ordenamiento francés, donde los plazos para la tramitación son sustancialmente inferiores, a título ejemplificativo, cuando es una única Administración la competente para conocer de la autorización, el plazo aplicable es de un mes, ampliándose a dos para los casos en que sean más de una Administración la competente y a mayores, con carácter general se considera el silencio administrativo como positivo.

Por ello, se propone esta enmienda para agilizar la tramitación administrativa respectiva, sin perder en ningún caso, la seguridad jurídica de los trámites modificados.

ENMIENDA NÚM. 411

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 352

Texto que se propone:

«Disposición final (Nueva). *Modificación del apartado cinco del artículo 31 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.*

Cinco. Se añade un nuevo artículo 23.bis, que queda redactado como sigue:

«Artículo 23 bis. *Garantías económicas necesarias para la tramitación de los procedimientos de acceso y conexión de instalaciones de demanda.*

1. Desde el 28 de diciembre de 2023, para las instalaciones de demanda de electricidad, el solicitante, antes de realizar la solicitud de acceso y conexión a la red de transporte, o en su caso a la red de distribución, deberá presentar, ante el órgano competente en energía de las comunidades autónomas donde se ubique la instalación de consumo, resguardo acreditativo de haber depositado una garantía económica por una cuantía equivalente a 40 €/kW solicitado. En el caso de las instalaciones de almacenamiento la garantía a presentar con anterioridad a la solicitud de acceso para la demanda de electricidad será de 20 euros/kW solicitado.

En el caso de instalaciones de demanda que se ubiquen en un territorio que exceda de una comunidad autónoma la garantía se depositará ante la Caja General de Depósitos.

Una vez emitido el permiso de acceso, si este se hubiese otorgado por una capacidad inferior a la solicitada, el titular del permiso podrá modificar la cuantía de la garantía depositada para ajustarla a la capacidad otorgada.

2. Quedarán exentas de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, las instalaciones de demanda cuyo punto de conexión sea de tensión inferior a 36 kV. Asimismo, también quedarán exentos de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, cuando las instalaciones sean para desarrollar proyectos estratégicos enfocados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de transporte.

3. La presentación del resguardo acreditativo al que se refiere el apartado primero será requisito imprescindible para la iniciación de los procedimientos de acceso y conexión por parte del gestor de la red de transporte, o en su caso, del gestor de la red de distribución. Para ello, el órgano competente remitirá al solicitante la confirmación de la adecuada presentación de la garantía por parte del solicitante.

A los efectos anteriores, la presentación ante el órgano competente del resguardo acreditativo de haber constituido la garantía deberá hacerse acompañar de una solicitud expresa para que dicho órgano se pronuncie sobre si la garantía está adecuadamente constituida, con el fin de poder presentar dicha confirmación ante el gestor de red pertinente y que este pueda admitir la solicitud. La solicitud deberá incluir la red de transporte o distribución a la que se prevé solicitar el acceso y la conexión. Si la solicitud o el resguardo de depósito de la garantía que la acompañan no fuesen acordes a la normativa, el órgano competente requerirá al interesado para que la subsane. A estos efectos, se considerará como fecha de presentación de la solicitud aquella en la que haya sido realizada la subsanación.

El plazo para que el órgano competente se pronuncie sobre la adecuada constitución de la garantía será de tres meses a contar desde la fecha de presentación de la solicitud o, en su caso, desde la fecha en la que esta haya sido subsanada. De acuerdo con la disposición adicional tercera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, una vez superado el plazo anterior sin que el órgano competente se haya pronunciado al respecto de la solicitud, el pronunciamiento de dicho órgano se entenderá realizado en el sentido negativo.

4. La finalidad de la garantía que se constituya de conformidad con lo dispuesto en este artículo, será el suministro de un consumo concreto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 353

En el resguardo de la garantía debe indicarse expresamente la referencia a este artículo, así como, al menos, los siguientes datos de la instalación: nombre y ubicación del consumo, código CNAE del consumo y capacidad solicitada del mismo para su identificación.

La modificación de las garantías presentadas, en cualquier momento anterior al contrato de acceso, si esta modificación supone que la instalación no pueda ser considerada la misma a los efectos de acceso y conexión, supondrá la pérdida automática de los permisos de acceso y/o conexión concedidos o solicitados. Se considerará que la instalación de demanda no es la misma si su centro geométrico se desplaza una distancia superior a 10 km.

5. La garantía económica será cancelada cuando el peticionario formalice el contrato de acceso por una potencia contratada en el periodo P1 de al menos un 50% de la capacidad de acceso concedida. La cancelación se realizará en el plazo máximo de tres meses desde la solicitud del peticionario aportando el correspondiente contrato de acceso.

6. La caducidad de los permisos de acceso y de conexión conforme a lo establecido en el artículo 26 de este real decreto, supondrá la ejecución inmediata por el órgano competente de las garantías económicas presentadas para la tramitación de la solicitud de acceso a la red de transporte o distribución, según aplique en cada caso.

No obstante, el órgano competente podrá exceptuar la ejecución de la garantía depositada si la caducidad de los permisos de acceso y de conexión viene motivada porque un informe o resolución de una administración pública impidiese la construcción de las instalaciones de demanda, y así fuera solicitado por el titular de los permisos.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objetivo crear una excepción para proyectos estratégicos enfocados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de transporte con el fin de no obligar a depositar un aval para solicitar el punto de conexión para la red.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Junts per Catalunya y el Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Gabriel Rufián Romero**, Portavoz Grupo Parlamentario Republicano y **Míriam Nogueras i Camero**, Portavoz Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

ENMIENDA NÚM. 412

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya
Grupo Parlamentario Republicano**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 354

De adición

Texto que se propone:

«Disposición Final (nueva). *Modificación de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.*

Se modifica el apartado 2 del artículo 82 de Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, quedando redactado como sigue:

2. En la educación primaria, las Administraciones educativas garantizarán a todos los alumnos un puesto escolar gratuito en su propio municipio o zona de escolarización establecida.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, en la educación básica, en aquellas zonas rurales en que se considere aconsejable, se podrá escolarizar a los niños en un núcleo de población próximo al de su residencia para garantizar la calidad de la enseñanza. En este supuesto las Administraciones educativas prestarán de forma gratuita los servicios escolares de transporte y, en su caso, comedor e internado.»

JUSTIFICACIÓN

En el caso de las zonas rurales con núcleos de población muy despoblados, esta diferenciación por municipios y no por núcleos de población genera un agravio para todos aquellos alumnos de distintos núcleos de población pero que al encontrarse en el mismo término municipal no perciben ni tienen derecho a percibir ninguna ayuda. Situando a todo el alumnado en una situación de desigualdad.

La propuesta de enmienda se realiza para que el transporte y el comedor escolar sean gratuitos para todos aquellos alumnos de enseñanza obligatoria siempre que su centro educativo esté ubicado fuera de su propio núcleo de población, a diferencia de la legislación actual, que solo incluye la ayuda para alumnos que tienen el centro educativo de referencia fuera de su término municipal.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.— **Aitor Esteban Bravo**, Portavoz Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 413

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el antepenúltimo párrafo del apartado I, en los siguientes términos:

«Exposición de motivos

I

[...]

En este sentido, debe repararse en que buena parte del contenido de esta ley tiene carácter puramente principal o programático, dejando un amplio espacio para el posterior desarrollo normativo por parte de las administraciones a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible. De hecho, se enuncian en la ley los principios básicos que a nivel global inspiran las políticas de movilidad sostenible, transporte e infraestructuras y que se resumen en la concepción de la movilidad como un derecho del ciudadano que el poder público debe proteger; como elemento de cohesión social y territorial que ha de servir para estimular la equidad social en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural; basado en la digitalización y el avance tecnológico como gran oportunidad para la transformación y la mejor conexión entre infraestructura, servicio y ciudadanos; en la sostenibilidad, entendida desde una triple integración de la «equidad económico-social», la «eficiencia energética» y el «respeto al entorno natural y urbano»; y, finalmente, en la lucha contra el cambio climático, la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire, en el punto de mira para el cumplimiento de los compromisos adoptados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes. **En este sentido, según la AEMA el transporte fue responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE en 2019, de los cuales el 71,7% provino del transporte en carretera. Así pues, la contaminación producida por el transporte es responsable de la mayor parte de los contaminantes atmosféricos en entornos urbanos. A este respecto, la edad media del parque de automóviles en España alcanza los 14,2 años de antigüedad, siendo uno de los parques más envejecidos de Europa, superando la media de edad del continente de 12 años. Adicionalmente, alrededor del 1% de los vehículos en circulación es causante de hasta el 40% de las emisiones. Por esta razón, resulta imprescindible adoptar medidas encaminadas a fomentar el rejuvenecimiento del parque y a sacar de circulación aquellos vehículos que sean considerados como grandes emisores.**

También la AEMA concluye que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, por factores como su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido que la población en general y, además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

Con el objetivo de acabar con esta situación y combatir las emisiones nocivas producidas por el transporte, esta Ley contempla, entre otras

medidas, la utilización de la medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad del aire establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Por último, cabe mencionar que la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI (AIReF), en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte («spending review»), establece, como primera propuesta, el desarrollar una ley transversal de movilidad. Concretamente, señala lo siguiente: «España carece de una legislación actualizada que regule con normas homogéneas la inversión en infraestructuras de los diferentes modos de transporte, así como de los servicios que prestan. Se propone aprobar una nueva legislación integral de movilidad e infraestructuras de transporte, que defina criterios y objetivos comunes para todos los modos de transporte, y alinee su planificación y gestión con los compromisos internacionales suscritos en materia de movilidad sostenible. La norma debe regular el proceso de elaboración y actualización del Plan Nacional de Movilidad e Infraestructuras de Transporte y ha de definir la gobernanza de los proyectos y su evaluación. La regulación debe incluir reglas comunes para los procesos de participación pública, evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos».

JUSTIFICACIÓN

En línea con lo establecido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, esta enmienda busca introducir, ya en la exposición de motivos, la necesidad de utilizar la medición de manera remota e individualizada de las emisiones de los vehículos en circulación, con vistas a contribuir a la mejora de la calidad del aire de acuerdo con los objetivos establecidos en la Ley de Movilidad Sostenible.

Y dado que el tráfico rodado es la principal fuente de contaminación en entornos urbanos, consideramos que las Administraciones Públicas deben disponer de las herramientas necesarias para proceder a la identificación de manera individualizada de los vehículos en circulación, que permitirá al mismo tiempo identificar a aquellos vehículos considerados grandes emisores, así como diseñar y planificar las políticas adecuadas.

ENMIENDA NÚM. 414

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

[...]

✓

El título II recoge las medidas para fomentar una movilidad sostenible. Concretamente integra un conjunto de preceptos, instrumentos, procedimientos e iniciativas sobre movilidad sostenible que complementan la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con el objetivo de favorecer la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos, medios, servicios y pautas de movilidad más eficaces, energéticamente eficientes, seguros, accesibles, asequibles, equitativos y con menos emisiones. Para lograr estos objetivos, la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 357

transición debe realizarse mediante una integración tanto vertical en todos los niveles de las administraciones públicas, como horizontal entre territorios, modos de transporte, sectores de actividad conexos y la ciudadanía, y de esta manera también se contribuirá a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y del resto de Acuerdos internacionales como la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas o el Acuerdo de París, contribuyendo al desarrollo de asentamientos urbanos sostenibles e inclusivos, a la lucha contra el cambio climático y la descarbonización a largo plazo.

En el capítulo I de este título, se regula el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), como marco esencial de orientaciones para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas, así como los documentos complementarios del DOMOS. El DOMOS incluirá las directrices generales para la movilidad sostenible, especificando las aplicables a las zonas urbanas y metropolitanas y a las zonas rurales o de baja densidad de población y un sistema de indicadores como mecanismo de información sobre el estado del transporte y la movilidad, así como para la evaluación de las políticas implantadas. Además, como documentos complementarios del DOMOS, será necesario desarrollar directrices metodológicas, así como guías de buenas prácticas, con actuaciones y experiencias satisfactorias de los agentes del sistema de transportes y movilidad que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otros, recogiendo en este capítulo los ámbitos mínimos para su elaboración.

Asimismo, se establece la necesidad de fomentar medidas que favorezcan concienciación y sensibilización y de incluir la movilidad sostenible en el sistema educativo así como en las acciones formativas vinculadas al Sistema de Formación Profesional, pues el acceso a una información pública fiable y relevante, la comunicación regular y persuasiva, así como la formación en nuevos conocimientos y habilidades, son elementos básicos para la participación de la sociedad en el análisis y definición de las políticas públicas en materia de movilidad sostenible, así como para el respaldo de su adopción y evaluación. Asimismo, se fomentará el diseño e implementación de itinerarios urbanos seguros a los centros escolares que garantice la autonomía de movimiento de la infancia, en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de la ONU de 1989.

Las cuatro secciones del capítulo II abordan diferentes aspectos de la planificación y gestión de la movilidad, incluyendo obligaciones específicas en cuanto a los instrumentos de planificación de la movilidad.

En concreto, en la sección 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) y su equivalente para las Comunidades Autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.

En la sección 2.^a se recogen los aspectos inclusivos de la movilidad, incluyendo una ordenación del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano, el fomento de la movilidad activa, las políticas y acciones de movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida, así como las perspectivas de género y no discriminación en la movilidad.

La sección 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras, edificaciones y otras instalaciones vinculadas al mismo. Se recogen, así, obligaciones en cuanto a la optimización energética de terminales de transporte, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones, así como la utilización de energía procedente de fuentes renovables en dichas instalaciones, la necesidad de analizar la viabilidad de dotar a determinadas vías de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público, vehículos de alta ocupación o de **cero y bajas emisiones, incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovable (biocombustibles avanzados o**

cumbustibles sintéticos), o aspectos específicos en cuanto a la reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas en puertos y aeropuertos.

Por último, la sección 4.^a proporciona elementos para mejorar la información y gestión ambiental y de la energía por parte de los operadores de servicios de transporte.

Este título II se complementa con una serie de disposiciones adicionales y finales:

La disposición adicional cuarta fija el plazo para la aprobación del primer Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).

La disposición adicional quinta recoge la obligación de incluir en el DOMOS los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Además, la disposición adicional sexta contempla la elaboración de un Plan Estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, partiendo del análisis de sus principales impactos ambientales y la contribución de cada uno de los actores en la cadena de valor del sector.

Asimismo, con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor mediante la disposición final segunda se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo deseen puedan introducir una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones.

Además, la disposición adicional séptima contempla la obligación de las administraciones de disponer de protocolos de actuación que puedan adoptarse e implementarse ante episodios de alta contaminación.

Por otra parte, no debe olvidarse que, en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta o ciclo se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, cuya utilización, en general, redundaría en la mejora de la salud de las personas y genera confianza, siempre que se establezcan condiciones y medidas que permitan su uso de forma segura.

Por estas razones, la disposición adicional octava se centra en el impulso decidido a la movilidad activa y en concreto en el papel de la bicicleta o ciclo, en el sistema de transportes, a través de la creación de un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que fomente y coordine las diferentes políticas y acciones en torno a este modo de transporte considerando no solo su uso recreativo y deportivo, su importancia para el fomento del cicloturismo o sus beneficios para la salud, sino entendiéndolo como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, y teniendo en cuenta su contribución a la cadena de valor y el consiguiente impulso al desarrollo empresarial del sector.

En la disposición adicional novena se recogen las obligaciones de información que afectan a los titulares de puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica de vehículos, al objeto de su integración en los Puntos de Acceso Nacional que contempla la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

La disposición final tercera recoge la modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 359

de 23 de octubre, para incluir en la negociación de los convenios colectivos las medidas para promover la implantación de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la presente ley (lo cual será de aplicación según se recoge en la disposición transitoria primera).

[...]

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 415

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

[...]

∨

El título II recoge las medidas para fomentar una movilidad sostenible. Concretamente integra un conjunto de preceptos, instrumentos, procedimientos e iniciativas sobre movilidad sostenible que complementan la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con el objetivo de favorecer la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos, medios, servicios y pautas de movilidad más eficaces, energéticamente eficientes, seguros, accesibles, asequibles, equitativos y con menos emisiones. Para lograr estos objetivos, la transición debe realizarse mediante una integración tanto vertical en todos los niveles de las administraciones públicas, como horizontal entre territorios, modos de transporte, sectores de actividad conexos y la ciudadanía, y de esta manera también se contribuirá a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y del resto de Acuerdos internacionales como la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas o el Acuerdo de París, contribuyendo al desarrollo de asentamientos urbanos sostenibles e inclusivos, a la lucha contra el cambio climático y la descarbonización a largo plazo.

En el capítulo I de este título, se regula el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), como marco esencial de orientaciones para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas, así como los documentos complementarios del DOMOS. El DOMOS incluirá las directrices generales para la movilidad sostenible, especificando las aplicables a las zonas urbanas y metropolitanas y a las zonas rurales o de baja densidad de población y un sistema de indicadores como mecanismo de información sobre el estado del transporte y la movilidad, así como para la evaluación de las políticas implantadas. Además, como documentos complementarios del DOMOS, será necesario desarrollar directrices metodológicas, así como guías de buenas prácticas, con actuaciones y experiencias satisfactorias de los agentes del sistema

de transportes y movilidad que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otros, recogiendo en este capítulo los ámbitos mínimos para su elaboración.

Asimismo, se establece la necesidad de fomentar medidas que favorezcan concienciación y sensibilización y de incluir la movilidad sostenible en el sistema educativo así como en las acciones formativas vinculadas al Sistema de Formación Profesional, pues el acceso a una información pública fiable y relevante, la comunicación regular y persuasiva, así como la formación en nuevos conocimientos y habilidades, son elementos básicos para la participación de la sociedad en el análisis y definición de las políticas públicas en materia de movilidad sostenible, así como para el respaldo de su adopción y evaluación. Asimismo, se fomentará el diseño e implementación de itinerarios urbanos seguros a los centros escolares que garantice la autonomía de movimiento de la infancia, en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de la ONU de 1989

En el mismo sentido, impulsar medidas vinculadas a las personas con discapacidad, en el marco de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de las Naciones Unidas, cuyo artículo 9 reconoce el derecho a la accesibilidad, que sirva de base conceptual y legal para las referencias y medidas recogidas a lo largo de este texto, dada la importancia que todo ello tiene en la movilidad.

Las cuatro secciones del capítulo II abordan diferentes aspectos de la planificación y gestión de la movilidad, incluyendo obligaciones específicas en cuanto a los instrumentos de planificación de la movilidad.

En concreto, en la sección 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) y su equivalente para las Comunidades Autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.

En la sección 2.^a se recogen los aspectos inclusivos de la movilidad, incluyendo una ordenación del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano, el fomento de la movilidad activa, las políticas y acciones de movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida, así como las perspectivas de género y no discriminación en la movilidad.

La sección 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras, edificaciones y otras instalaciones vinculadas al mismo. Se recogen, así, obligaciones en cuanto a la optimización energética de terminales de transporte, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones, así como la utilización de energía procedente de fuentes renovables en dichas instalaciones, la necesidad de analizar la viabilidad de dotar a determinadas vías de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público, vehículos de alta ocupación o cero emisiones, o aspectos específicos en cuanto a la reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas en puertos y aeropuertos.

Por último, la sección 4.^a proporciona elementos para mejorar la información y gestión ambiental y de la energía por parte de los operadores de servicios de transporte.

Este título II se complementa con una serie de disposiciones adicionales y finales:

La disposición adicional cuarta fija el plazo para la aprobación del primer Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).

La disposición adicional quinta recoge la obligación de incluir en el DOMOS los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto

invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Además, la disposición adicional sexta contempla la elaboración de un Plan Estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, partiendo del análisis de sus principales impactos ambientales y la contribución de cada uno de los actores en la cadena de valor del sector.

Asimismo, con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor mediante la disposición final segunda se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo deseen puedan introducir una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones.

Además, la disposición adicional séptima contempla la obligación de las administraciones de disponer de protocolos de actuación que puedan adoptarse e implementarse ante episodios de alta contaminación.

Por otra parte, no debe olvidarse que, en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta o ciclo se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, cuya utilización, en general, redundaría en la mejora de la salud de las personas y genera confianza, siempre que se establezcan condiciones y medidas que permitan su uso de forma segura.

Por estas razones, la disposición adicional octava se centra en el impulso decidido a la movilidad activa y en concreto en el papel de la bicicleta o ciclo, en el sistema de transportes, a través de la creación de un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que fomente y coordine las diferentes políticas y acciones en torno a este modo de transporte considerando no solo su uso recreativo y deportivo, su importancia para el fomento del cicloturismo o sus beneficios para la salud, sino entendiéndolo como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, y teniendo en cuenta su contribución a la cadena de valor y el consiguiente impulso al desarrollo empresarial del sector.

En la disposición adicional novena se recogen las obligaciones de información que afectan a los titulares de puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica de vehículos, al objeto de su integración en los Puntos de Acceso Nacional que contempla la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

La disposición final tercera recoge la modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para incluir en la negociación de los convenios colectivos las medidas para promover la implantación de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la presente ley (lo cual será de aplicación según se recoge en la disposición transitoria primera).

[...]

JUSTIFICACIÓN

Incluir el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad.

ENMIENDA NÚM. 416

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

[...]

XVI

Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en **los apartados 7.^a; 15.^a; 18.^a; 20.^a; 21.^a; 23.^a y 25.^a de la Constitución Española, referidos respectivamente a la legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las comunidades autónomas; al fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica; a las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; sobre los puertos y aeropuertos de interés general; sobre los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, el tráfico y la circulación de vehículos a motor; la legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección; y sobre las bases del régimen minero y energético.**

JUSTIFICACIÓN

Se trata de contemplar los títulos específicos que, con carácter prevalente, habilitan la competencia del Estado para la aprobación de esta Ley, suprimiendo, en consecuencia, la incorrecta referencia a los apartados 1.^a y 13.^a del artículo 149.1 CE.

ENMIENDA NÚM. 417

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones.*

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte, **así como las Entidades Locales supramunicipales y otras entidades públicas que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación tengan atribuida la**

gestión de los servicios públicos o de sistemas tarifarios integrados en los mismos.

[...]

w) **Sistema tarifario integrado: el conjunto de medios o actividades de transporte público que en un ámbito territorial determinado se desarrollan de conformidad con tarifas uniformes.**

2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:

a) **Autoridad de supervisión:** administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.

b) **Comisión de personas expertas en movilidad:** grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.

c) **Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad («espacio controlado de pruebas»):** conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se regirá bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.

d) **Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas («Oficina»):** la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.

e) **Promotor:** cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

f) **Proyecto piloto de innovación en movilidad («proyecto» o «proyecto piloto»):** conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.

JUSTIFICACIÓN

Modificación del artículo 2.1.d) para la inclusión expresa en la definición de la «Autoridad de transporte metropolitano» de las entidades locales supramunicipales como la Área Metropolitana de Barcelona y su atribución legal según lo establecido en la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona u otras entidades públicas análogas. Dicho concepto se ha recuperado del texto previo del mismo Anteproyecto de Ley (versión trámite de audiencia de marzo de 2022). Asimismo, se ha añadido el concepto de «gestión de sistemas tarifarios integrados» para incluir de forma clara y expresa a entidades como la ATM.

Adición de un nuevo apartado w) en el artículo 2.1 para incluir expresamente el concepto de «sistema tarifario integrado» propio del ámbito de actuación de TMB y del consorcio de la ATM y que resulta relevante para la mejor definición de ATM como beneficiario de estas ayudas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 364

ENMIENDA NÚM. 418

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

[...]

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero y **bajas emisiones, incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**»..

[...]

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 419

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas.

1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, ~~coordinación~~; información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 365

JUSTIFICACIÓN

Mayor adecuación competencia.

ENMIENDA NÚM. 420

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

[...]

2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en ~~esta~~ **esta** ley, **así como en la normativa de las Comunidades Autónomas que desarrollen esta materia**, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

JUSTIFICACIÓN

Salvaguarda competencia.

ENMIENDA NÚM. 421

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

[...]

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible ~~nacional~~ y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando **los principios de neutralidad tecnológica y el principio de neutralidad competitiva**.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Debería añadirse el concepto de neutralidad tecnológica a los principios rectores. En concreto en el artículo 5.5 en el que sólo se hace referencia a la neutralidad competitiva. Sería necesario incluir este concepto para que esta regulación sea más inclusiva y se tengan en cuenta todas las tecnologías y soluciones que son y serán necesarias para avanzar en la descarbonización.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 366

Ya el CES estimaba en su informe que entre los principios rectores de la ley el Anteproyecto debería recoger, como hace la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, el concepto de costeeficiencia y el de neutralidad tecnológica, permitiendo el uso de todas tecnologías limpias y eficientes que ayuden a alcanzar los objetivos deseados.

Por otra parte, la inclusión del principio de neutralidad tecnológica entre los principios rectores de la Ley de Movilidad Sostenible contribuiría positivamente a garantizar el derecho a la movilidad justa y sostenible de los ciudadanos.

ENMIENDA NÚM. 422

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

Texto que se propone:

[...]

1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir ~~la coordinación~~, la colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.

JUSTIFICACIÓN

Adecuación competencial.

ENMIENDA NÚM. 423

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica la redacción del apartado 2, que pasa a tener el siguiente texto:

2. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible responde a una acción ~~coordinada~~ y cooperativa de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, **Diputaciones Forales** y las entidades locales y podrá contemplar medidas en todas las áreas que afectan a la movilidad y los transportes, tanto de personas como de mercancías, respetando el reparto competencial vigente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 367

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una acción cooperativa interadministrativa, en la que ninguna de las administraciones públicas involucradas dispone posición de superioridad ni por tanto de competencia para desplegar facultades de coordinación sobre las otras.

Incorporamos al texto a las Diputaciones Forales ya que disponen de competencias en la materia.

ENMIENDA NÚM. 424

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica la redacción de los apartados b); d) y e):

...

b) La coordinación de los servicios de transporte y movilidad en el territorio **competencia de la Administración General del Estado.**

...

d) El impulso ~~y la coordinación~~ de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.

e) El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas ~~coordinadas~~ **cooperativas** en materia de movilidad e inversiones.

JUSTIFICACIÓN

Adecuación técnica y competencial.

Se sustituye la referencia a «políticas coordinadas» por la de «políticas cooperativas», ya que en esta materia ninguna de las administraciones públicas involucradas dispone de competencia para desplegar facultades de coordinación sobre las otras.

ENMIENDA NÚM. 425

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8

De modificación

Texto que se propone:

Se propone, en los apartados 2 y 3:

2. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio ~~coordinado~~ **colaborativo** de las potestades públicas de las Administraciones del

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 368

Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y ~~asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.~~

3. La Conferencia Sectorial de Transportes podrá ejercer funciones consultivas, decisorias o de ~~coordinación~~ **colaboración, siendo vinculante únicamente para las administraciones que suscriban sus acuerdos.**

JUSTIFICACIÓN

Adecuación al marco competencial.

ENMIENDA NÚM. 426

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

De modificación

Texto que se propone:

Se eliminan los apartados 5 y 6:

~~5.— La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.~~

~~6.— El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes.~~

JUSTIFICACIÓN

Incidir en la necesidad de participación de todas aquellas administraciones públicas con competencias en la materia objeto de la Ley. En Euskadi las Diputaciones Forales asumen competencias en materia de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 427

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 11

De modificación

Texto que se propone:

Se suprime el apartado c) del apartado 1.

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible tendrá, las siguientes funciones:

a) Informar el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como sus revisiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 369

- b) Informar el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) antes de su aprobación.
- ~~e) Informar sobre los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.~~
- d) Contribuir a la elaboración de la memoria bienal sobre el funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.
- e) Solicitar los informes que se acuerden al Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- f) Tomar en consideración los informes que emanen del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- g) Todas aquellas que contribuyan a mejorar la cooperación de las administraciones públicas en materia de movilidad y transportes, sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.

JUSTIFICACIÓN

Corresponde a las CC.AA. acordar los criterios en relación a los planes de movilidad sostenible dentro de su ámbito territorial.

ENMIENDA NÚM. 428

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica la redacción del apartado 5, que pasa a tener el siguiente texto:

5. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial **y el Instituto Nacional de Estadística**, previo ~~informe~~ **acuerdo** de la Conferencia Sectorial de Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá, **conforme al mismo procedimiento**, el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de que se logre la máxima fiabilidad de la información que se produzca en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), habría que tener en cuenta algunos de los principios del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas en relación a la calidad de los datos, con metodologías sólidas que garantizan procedimientos consistentes y evaluables, metadatos que incluyen conceptos, definiciones, clasificaciones y estandarizaciones de los datos basados en criterios internacionales que aportan comparabilidad. Por ello, además de la coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia artificial, también deberían coordinarse con el Instituto Nacional de Estadística.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 370

Se plantea que la definición y normalización de los datos y flujos del Espacio de Datos Integrado de Movilidad, así como el cronograma temporal para su desarrollo, sean acordados en el seno de la Conferencia Sectorial de Transportes, no únicamente «informadas» por sus partícipes.

ENMIENDA NÚM. 429

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica la redacción del apartado 3, que pasa a tener el siguiente texto:

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ~~coordinará~~ **creará** una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años.

JUSTIFICACIÓN

La referida comisión será creada por el Ministerio, si bien en la misma no dispondrá de facultades de coordinación, al carecer del preciso título competencial, limitándose, en su caso, a presidirla.

ENMIENDA NÚM. 430

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 18

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 371

Texto que se propone:

5. Este sistema de indicadores deberá incluirse en los instrumentos de planificación estadística previstos en la normativa estadística.

JUSTIFICACIÓN

Además de los principios del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas enumerados en la enmienda anterior, en relación a la calidad de los datos, a las metodologías sólidas, a los procedimientos adecuados, metadatos y conceptos, definiciones, clasificaciones y estandarizaciones de los datos, hay que tener en cuenta otros principios del Código de Buenas Prácticas como la pertinencia, es decir, satisfacen las necesidades de las personas usuarias; precisión y fiabilidad; oportunidad y puntualidad; y coherencia y fiabilidad, es decir, consistencia a lo largo del tiempo y comparable con otros ámbitos territoriales, para el Sistema de Indicadores a incluir en el DOMOS.

Por tanto, es imprescindible que este Sistema de indicadores tenga el aval del Código de Buenas Prácticas de las Estadísticas Europeas y, por ello, se propone incluir este sistema dentro de la planificación estadística.

ENMIENDA NÚM. 431

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con el transporte y la movilidad **competencia de la Administración General del Estado** y su implantación en el correspondiente ámbito.

2. **Las directrices metodológicas tendrán en cuenta las herramientas y tecnologías para una planificación de las políticas de movilidad más eficiente, sostenible y basada en datos.**

3. **La accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transportes será el principio inspirador de estas directrices.**

4. **(Igual)**

JUSTIFICACIÓN

Adaptar la redacción del artículo a nuestra enmienda al artículo 11.1.c).

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones recoge en su Anexo I el detalle acerca del contenido mínimo del proyecto de zonas de bajas emisiones y contempla la posibilidad de utilizar «mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada» para categorizar al parque circulante.

Por otro lado, a nivel europeo, en la Comunicación del Pacto Verde, la Comisión Europea señala la importancia de invertir en la transformación digital y en las herramientas digitales necesarias en cuanto que factores clave para propiciar la consecución de los objetivos del Pacto. En esta línea, señala que los datos accesibles e interoperables,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 372

combinados con la infraestructura digital (superordenadores, nubes, redes ultrarrápidas) y las soluciones de inteligencia artificial, facilitan las decisiones basadas en datos contrastados y amplían la capacidad de comprender y abordar los retos medioambientales.

De esta manera, la digitalización brinda nuevas oportunidades para el control a distancia de las emisiones, así como para la monitorización y optimización del modo de utilización de la energía y los recursos naturales, a través del 5G, la computación en nube y el internet de las cosas. Tecnologías como la medición remota de las emisiones de tráfico de manera individualizada y en su libre circulación permiten a las administraciones competentes realizar políticas más ajustadas a la realidad del parque circulante, que es uno de los sectores más contaminantes de nuestro tiempo.

Así, para aprovechar todo el potencial de las soluciones digitales en pro de la transición energética, la mitigación y adaptación al cambio climático, así como para diseñar políticas públicas justas, eficaces y basadas en datos, las administraciones públicas han de dotarse de la tecnología y la digitalización para llevar a cabo una monitorización y medición de las emisiones.

ENMIENDA NÚM. 432

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Se da nueva redacción al apartado 3:

3. La elaboración de las guías de buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que se determinen en el DOMOS se realizará en el marco de la comisión que a tal efecto se acuerde en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, sin perjuicio de las funciones de la Conferencia Sectorial de Transportes a este respecto.

JUSTIFICACIÓN

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible carece de competencia constitucional para coordinar la elaboración de estos documentos, sin perjuicio de su participación en su elaboración junto con el resto de las administraciones.

ENMIENDA NÚM. 433

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 373

Texto que se propone:

Se modifica la letra a) del apartado 1, con la siguiente redacción:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, **como los servicios de movilidad colaborativa, y sobre todo la movilidad** ~~en particular la~~ activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.

2. De acuerdo con el contenido del DOMOS en relación con la información, concienciación y sensibilización, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará en el marco de la Administración General del Estado la elaboración de una Estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes bienales.

3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:

- a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.
- b) Instrumentos de comunicación y participación.
- c) Difusión de buenas prácticas.
- d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.
- e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.

f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.

4. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año se detallarán las partidas específicas asociadas a las actuaciones de concienciación y sensibilización para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.

5. Todas las actuaciones que se realicen en materia de concienciación y sensibilización deben ser en formato accesible y de lectura fácil.

JUSTIFICACIÓN

La realidad del transporte compartido de vehículos privados en una opción de movilidad sostenible, y dado el impacto que puede tener tanto en la reducción de emisiones de CO₂, el coche compartido se posiciona como un aliado para la movilidad sostenible y para complementar el transporte público y discrecional por carretera que no pueda llegar a todos los municipios.

ENMIENDA NÚM. 434

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 374

Texto que se propone:

Se modifican los apartados 3 y 4, con el siguiente texto:

3. Las Administraciones educativas establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad activa, segura, saludable, **accesible** y sostenible.

4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables, **accesibles** y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles.

JUSTIFICACIÓN

Incorporación del principio de accesibilidad

ENMIENDA NÚM. 435

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 8, en los siguientes términos:

8. Se ~~precurará~~ **garantizará** que la formación a la que hace referencia este artículo esté disponible en un formato accesible para las personas con discapacidad y de lectura fácil.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica y adaptación del texto al derecho de todas las personas a la información.

ENMIENDA NÚM. 436

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 25

De modificación

Texto que se propone:

1. **Sin perjuicio de lo establecido en el art.14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, las comunidades autónomas podrán establecer un plazo en el que aquellos municipios a que se**

refiera su legislación en la materia, se deban dotar en su caso, de un plan de movilidad sostenible de Entidades Locales, con las oportunas revisiones periódicas establecidas en la correspondiente normativa autonómica que les será de aplicación.

2. Suprimir
3. Suprimir
4. Suprimir
5. Suprimir

JUSTIFICACIÓN

El planteamiento de esta enmienda es que sean las Comunidades Autónomas las que, en el ejercicio de su competencia, establezcan en su caso la obligación de elaborar un plan de movilidad sostenible simplificado a las Entidades Locales y no el Estado mediante esta ley.

ENMIENDA NÚM. 437

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 26

De modificación

Texto que se propone:

Se modifican los apartado 1 y 2; y se suprime el 4, quedando la siguiente redacción:

1. Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social, ~~previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.~~ **podrán elaborar conjuntamente, y con carácter orientativo, los criterios para identificar los grandes centros de actividad a los que estos planes deben alcanzar. Tales determinaciones serán de aplicación supletoria a las dispuestas, al efecto, por la ordenación urbanística de cada municipio, de conformidad a la legislación de cada CA.**

~~Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.~~

~~Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.~~

~~2.— Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 376

~~3.— Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.~~

~~4.— Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.~~

~~5.— El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

JUSTIFICACIÓN

La normativa sectorial y de ordenación del territorio es competencia de las CC.AA.

ENMIENDA NÚM. 438

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 1, con la siguiente redacción:

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público **de la Administración General del Estado deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno. El resto de las entidades y empresas del sector público dependiente de las CC.AA. y administraciones forales y locales se regirán por lo recogido en su legislación.** ~~de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.~~

JUSTIFICACIÓN

La determinación de los criterios y del tamaño o volumen de la empresa a quien se le atribuye esta obligación, no de carácter laboral, sino de ordenación territorial y urbanística es competencia de las CCAA.

ENMIENDA NÚM. 439

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 377

Texto que se propone:

« 2.....

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados

En el caso de las cooperativas el Plan de Movilidad será aprobado por el Consejo Rector.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para adaptar la normativa a la realidad de las cooperativas.

ENMIENDA NÚM. 440

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado 3:

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero y **bajas** emisiones, **incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sea combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)** soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos de transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer uso criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 378

fomentes los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 441

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 4 Debe decir:

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones **y de servicios de movilidad colaborativa, así como impulsar la movilidad activa.**

JUSTIFICACIÓN

No puede desconocerse que el coche particular sigue siendo el medio de transporte más utilizado por los españoles para realizar sus desplazamientos cotidianos (64 %, según un estudio del Foro de Movilidad). Como el uso del vehículo privado seguirá siendo una realidad en los desplazamientos de los españoles, especialmente entre localidades que no cuentan con otras alternativas, hay que fomentar que estos coches vayan ocupados. El uso del coche compartido persigue que los desplazamientos sean más eficientes y sostenibles, optimizando la ocupación de todos esos coches que circulan medio vacíos por nuestras carreteras.

Conviene, pues, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares, logrando que los desplazamientos se realicen de forma más sostenible (tanto económica como medioambientalmente).

El coche compartido ofrece a sus usuarios una solución de movilidad más flexible, tanto por el gran número de trayectos ofertados por otros usuarios (con la posibilidad de pequeños desvíos durante el trayecto para alcanzar destinos intermedios), como por la gran variedad de horarios disponibles. Además, el ahorro en los costes de los desplazamientos facilita que un mayor número de usuarios pueda viajar, democratizando la movilidad en una época de crisis.

Otros países de nuestro entorno, como Francia, han aprobado ya medidas en este sentido. Así, por ejemplo, el Código de Transporte francés prevé la posibilidad de abonar indemnizaciones a los conductores o pasajeros que se desplacen al trabajo compartiendo un mismo vehículo.

Los servicios de movilidad colaborativa también pueden contribuir decisivamente a mejorar la movilidad a los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes.

ENMIENDA NÚM. 442

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 27. *Planes de movilidad sostenible al trabajo.*

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

2. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas, deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 380

~~5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora competencial.

ENMIENDA NÚM. 443

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 1 en los siguientes términos:

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público **y los servicios de movilidad colaborativa**. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) El transporte público colectivo.

c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

JUSTIFICACIÓN

No puede desconocerse que el coche particular sigue siendo el medio de transporte más utilizado para realizar los desplazamientos cotidianos. Conviene, por lo tanto, adoptar medidas encaminadas a maximizar la ocupación de los coches particulares.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 381

ENMIENDA NÚM. 444

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 2 Debe decir:

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero y bajas emisiones, **incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 445

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se suprime:

Sección 2. Artículo 30

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Injerencia competencial. La planificación urbanística y la ordenación territorial son competencia de las CC.AA.

ENMIENDA NÚM. 446

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 31

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 382

Texto que se propone:

Se crea un nuevo apartado g), con la siguiente redacción:

Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

a) Adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos y las ciudadanas.

b) Priorizarán sus inversiones en movilidad inclusiva teniendo en cuenta la situación de los distintos modos y medios de transporte en cuanto a accesibilidad y su nivel de utilización.

c) Adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, tales como garantizar la información que deberá ser accesible y en tiempo real de las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y modos de transportes, facilitar el acceso a las zonas de bajas emisiones o extender la figura de los asistentes de movilidad a aquellos modos de transporte donde sea posible.

d) Fomentarán las campañas de información y acciones formativas para promover la accesibilidad y la no discriminación de las personas con discapacidad o movilidad reducida en la utilización de los bienes y servicios a disposición del público.

e) Podrán considerar a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.

f) Establecerán, en la medida de lo posible, sistemas de seguimiento y control para asegurar la eficacia de las medidas y su repercusión en el número de personas con discapacidad y sus desplazamientos.

g) Se facilitará, en los diferentes niveles administrativos, el derecho de las personas con discapacidad a participar en el diseño, desarrollo y evaluación de las políticas de movilidad sostenible a través de las organizaciones que les representan.

JUSTIFICACIÓN

Fomento de la participación en aras a garantizar el derecho a la accesibilidad universal.

ENMIENDA NÚM. 447

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 32

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 2 y se suprime el 3:

2. Asimismo, las administraciones adoptarán las medidas que resulten oportunas, ~~incluyendo el establecimiento de indicadores de seguimiento,~~ para erradicar dichas disfunciones y evitar así cualquier tipo de discriminación, directa o indirecta, por cualquier circunstancia o condición social ~~y, en particular, en función~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 383

de su sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica:

3. (supresión).

JUSTIFICACIÓN

Excede de la competencia el determinar el contenido de los planes de cada administración.

ENMIENDA NÚM. 448

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se suprime:

Sección 3. Artículo 34

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Son determinaciones de ordenación del territorio, e incluso de planeamiento urbano, que exceden de las competencias del Estado en la materia.

ENMIENDA NÚM. 449

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 34

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 1 Debe decir:

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero **y bajas** emisiones, **incluidos los vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovables (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)** en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

JUSTIFICACIÓN

El artículo 34 en su totalidad se excede del marco competencial. Con esta modificación planteamos un texto más respetuoso con las competencias tanto de las CC.AA. como de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 384

los entes locales, a la vez que se tienen en cuenta el fomento de los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 450

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 34

De modificación

Texto que se propone:

E apartado 3 Debe decir:

3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1 **de este artículo**, centrado en la posibilidad y conveniencia de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.

En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transporte, con especial atención a la seguridad de las personas usuarias de bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para garantizar el uso seguro de la bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.

ENMIENDA NÚM. 451

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

«Artículo 36. *Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.*

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima **cuando ello proceda**, promoverán **activamente la implantación de** medidas de reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y

embarcaciones atracadas en puerto, **como es el caso de los servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil**, entre otras iniciativas.

Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes, y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica **y las comercializadoras de electricidad**, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, **así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil**.

3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburantes sostenibles, en particular los avanzados y gases renovables, con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario.

4. **Con el fin de contribuir y favorecer la consecución de los señalados objetivos, la zona de servicio definida en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios aprobada en los puertos de interés general tendrá, a todos los efectos, la condición de ámbito de autoconsumo compartido de energía eléctrica en beneficio de la totalidad de agentes, operadores y empresas ubicadas en la zona de servicio del puerto de que se trate, de manera que se garantice que la generación renovable pueda ser compartida en todo el ámbito portuario sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo, pudiéndose realizar la transferencia de energía a través de la red de distribución y otorgarse los títulos de ocupación necesarios o autorizaciones destinadas a la generación de energía eléctrica para su consumo en el puerto, pudiendo las autoridades portuarias participar en las sociedades que los gestionen.**

5. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por la autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles alternativos a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía alternativa.

6. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un **marco de actuación** que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El **marco** incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 386

El plazo para disponer del **marco de actuación** será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte».

JUSTIFICACIÓN

Por un lado, en el análisis de la situación y necesidades vinculadas con el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, resulta oportuno que, junto con las Administraciones públicas concernidas y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, participen asimismo las empresas comercializadoras de electricidad.

Por otro lado, al objeto de contribuir a la descarbonización y el uso de energías alternativas en los espacios portuarios, y en particular de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, se añade un nuevo apartado 4 al artículo 26 con la finalidad necesaria de establecer que toda la zona de servicio de los puertos, aprobada por la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, tenga a todos los efectos la condición de ámbito de autoconsumo compartido de energía eléctrica, de tal modo que todos los operadores ubicados en el puerto puedan formar parte de un autoconsumo compartido, sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo.

ENMIENDA NÚM. 452

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 37

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 1 queda redactado como sigue:

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte o actividades auxiliares o complementarias del transporte. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas. **En relación con el impacto ambiental del transporte, las administraciones públicas promoverán la medición empírica e individualizada de las emisiones reales del tráfico rodado.**

JUSTIFICACIÓN

En 2019, el transporte fue el responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE según la Agencia Europea del Medio Ambiente, de los cuales el 71,7% provino del transporte por carretera. Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, en 2022 se registró una reducción del 2% de las emisiones de efecto invernadero, impulsada por reducciones sustanciales en los sectores de la construcción y de la industria, mientras que las emisiones procedentes del transporte experimentaron un aumento de un 6% respecto a los niveles de 2021. Asimismo, mientras que el sector del suministro

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 387

eléctrico sólo ha reducido sus emisiones en un 40 % con respecto a sus niveles de 2005, el sector transporte sólo las ha reducido en un 11 %.

En España, se estima que alrededor del 1 % de la flota de vehículos en circulación es responsable de hasta el 40 % de todas las emisiones producidas por el tráfico rodado. Los grandes emisores no responden necesariamente a una categoría ni a una antigüedad determinadas. De hecho, se estima que hasta un 15 % de vehículos que emiten alrededor de 200 veces más que un vehículo normal tiene menos de 5 años, y tienden a estar desajustados, averiados o manipulados ilegalmente.

A través de los sistemas de medición empírica de las emisiones reales del tráfico rodado, las Administraciones Públicas pueden llevar a cabo un control efectivo de las emisiones del tráfico e identificar a los vehículos verdaderamente más contaminantes, así como promover la sustitución del parque móvil hacia opciones más sostenibles. Asimismo, de forma general, la medición empírica e individualizada de las emisiones del tráfico permitirá diseñar políticas públicas basadas en datos, de forma que sean más eficientes y pongan el foco en el problema real.

ENMIENDA NÚM. 453

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 41

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 41. *Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intraautonómicos.*

1. En el ámbito de sus competencias, las Comunidades Autónomas ~~deberán~~ **garantizarán** el derecho a la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas en los desplazamientos que discurren dentro de su territorio, mediante los oportunos servicios de transporte y servicios de movilidad, en los términos previstos en el artículo 42.

2. Las Comunidades Autónomas podrán establecer las condiciones en las que las entidades locales pueden contribuir a la implantación de estos servicios.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 454

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 388

Texto que se propone:

El apartado 1 Debe decir:

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Asimismo, las administraciones podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, **así como fomentar los servicios de movilidad colaborativa mediante subvenciones o ayudas públicas.**

JUSTIFICACIÓN

El gran reto para el funcionamiento sostenible del modelo de coche compartido/ carpooling radica en que los usuarios del vehículo privado perciban de forma tangible el beneficio asociado a compartir su trayecto con otros usuarios, en términos de ahorro de costes. Para promover el cambio conductual de los usuarios, especialmente en distancias cortas, es imprescindible contar con el apoyo y la colaboración de las administraciones públicas en materia de financiación.

Los trayectos de commuting diario suponen un volumen de tráfico muy relevante en las ciudades y, por tanto, una oportunidad potencial para impulsar el uso del coche compartido, con la consiguiente reducción de emisiones y alivio de la densidad y la congestión circulatoria. En España circulan cada día 11 millones de automóviles que van y vuelven del trabajo sólo con el conductor y sin ningún pasajero. Llevar los asientos vacíos supone más contaminación, atascos, y compartir coche gracias al carpooling supondría un ahorro de entre 1.000 o 2.000 euros al año por cada coche.

Es muy importante lograr cambiar hábitos y asentar rutinas de uso de esta nueva alternativa de movilidad diaria. El transporte público, desde el tren al autobús, no puede llegar todas las pequeñas localidades y, cuando lo hace, no siempre puede ser de manera directa y eficiente. El carpooling permite esta conexión directa y eficiente gracias al uso colaborativo de vehículos con asientos vacíos que hacen la misma ruta, o que comparten parte del trayecto. El objetivo es que el conductor publique sus asientos vacíos gracias a la compensación de sus gastos y que el viaje sea más barato, o incluso gratuito, para los usuarios, incentivando con ello el que dejen sus vehículos privados en casa optimizando la ocupación de los vehículos en carretera. Por ello, hay que crear el marco adecuado para impulsar medidas concretas para que otras formas de movilidad con potencial para conectar pequeñas localidades, como la movilidad colaborativa, puedan recibir apoyo tras la aprobación de la Ley.

La actividad de fomento de las Administraciones públicas (Estado y comunidades autónomas) no debe ceñirse a los servicios de movilidad que son prestados directa o indirectamente por tales Administraciones públicas. Debe preverse también la posibilidad de fomentar otros servicios de movilidad sostenible en los que no interviene la Administración (por ejemplo, los servicios de movilidad colaborativa).

ENMIENDA NÚM. 455

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 389

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 1 queda redactado con el siguiente texto:

1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas, **y en su caso las Diputaciones Forales**, podrán promover servicios de movilidad de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

JUSTIFICACIÓN

Adecuación al marco competencial

ENMIENDA NÚM. 456

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 45

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado d) y se crean dos nuevos apartados i) y j), con la siguiente redacción:

En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

- a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Cohesión social y territorial. **Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.**
- e) Transparencia, objetividad y no discriminación.
- f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.
- g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 390

i) **Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.**

j) **proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para vertebrar el territorio y mitigar los efectos de la despoblación.**

JUSTIFICACIÓN

Garantizar el derecho a la movilidad también en núcleos menos poblados.

ENMIENDA NÚM. 457

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 3 Debe decir:

3. La financiación de las obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península corresponderá en todo caso a las administraciones proponentes y no será asumida en ningún caso por la Administración General del Estado, **salvo en aquellos supuestos en que no exista medio de transporte alternativo en tramos horarios y duración equivalentes.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 458

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 50

De modificación

Texto que se propone:

Se suprime al artículo 50.

JUSTIFICACIÓN

No se establecen los criterios para la autorización de la prestación en régimen de libre concurrencia de la competencia de las rutas que son parte del sistema concesional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 391

ENMIENDA NÚM. 459

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

Se propone un nuevo apartado 5 con el siguiente tenor:

5. En los procedimientos de evaluación se tendrán en cuenta las aportaciones realizadas por las CC.AA. (en su caso las Diputaciones Forales) y EE.LL. con competencia en materia de movilidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora competencial.

ENMIENDA NÚM. 460

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 3 Debe decir:

3. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará por orden ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 2, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad.

Asimismo, en el caso de la evaluación de operaciones de integración urbana del ferrocarril, se tendrán en cuenta las particularidades propias de este tipo de actuaciones, incluyéndose criterios específicos **y las consideraciones y aportaciones realizadas por las CC.AA. y las EE.LL. afectadas** a tal fin.

JUSTIFICACIÓN

Mejora competencial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 392

ENMIENDA NÚM. 461

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

De modificación

Texto que se propone:

Se da una nueva redacción al apartado 3 del artículo 53, con el siguiente tenor:

...

3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo ~~en todo caso~~ durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el artículo 54 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, **respecto de las actuaciones incluidas en su ámbito. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental, sin perjuicio de la realización del estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera, conforme a lo indicado en el artículo 54.** ~~Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.~~

...

JUSTIFICACIÓN

Se someten a análisis preliminar de rentabilidad socioambiental en el ámbito portuario las actuaciones incluidas en el ámbito del Plan Director de Infraestructuras, sin que sea necesario dicho análisis respecto de las no incluidas en el mismo. Con ello se asemeja el tratamiento de las actuaciones del ámbito portuario al de los aeropuertos de interés general, sin que, de otra parte, las inversiones en actuaciones portuarias no incluidas en el Plan Director de Infraestructuras puedan ser objeto de este análisis preliminar al no estar incluidas en ningún instrumento de planificación portuaria. Ello sin perjuicio de que, respecto de las inversiones portuarias consideradas relevantes desde el punto de vista técnico o económico, no incluidas en el ámbito del Plan Director, deban ser objeto del estudio de rentabilidad económica social y ambiental y, en su caso, financiera, de conformidad con lo previsto en el artículo 54 de proyecto de ley. Con todo ello se adecúan las previsiones del proyecto de ley de movilidad al régimen jurídico previsto para estas inversiones en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 393

ENMIENDA NÚM. 462

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 2 Debe decir:

2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se **constata** ~~aprecia~~ que el estudio de rentabilidad pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse **de manera urgente** para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 463

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 4 en los siguientes términos:

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles, **teleférico, funiculares** y tranvías que operan en el ámbito urbano **y metropolitano** en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 394

ENMIENDA NÚM. 464

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 66

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 2.d) queda modificado con el siguiente texto:

d) Avanzar en aspectos ligados a la movilidad sostenible, inclusión social, **accesibilidad** o reducción de emisiones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 465

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 83

De modificación

Texto que se propone:

Se modifican los apartados 2 y 3 con siguiente texto:

2. La gestión de las autorizaciones necesarias para la realización de pruebas en las vías públicas se hará por los interesados a través de la OFVA, ~~pudiendo utilizarse también~~ **o por** los cauces formales habilitados al efecto por las administraciones competentes en función del alcance de la prueba a realizar.

3. La OFVA será desarrollada y gestionada por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, en los términos en los que se establezca reglamentariamente, **sin perjuicio de las funciones que ostentan las comunidades autónomas en tráfico, que deberá ser en todo caso tenida en cuenta.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica y de adaptación al marco competencial.

ENMIENDA NÚM. 466

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 87

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 395

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la siguiente redacción en el apartado 4:

4. Los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte, y gestores de otros equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, proporcionarán al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **y a las Administraciones Públicas competentes en materia de Transportes y Movilidad Sostenible** la información necesaria para el acceso a los datos requeridos, de acuerdo con el sistema de acceso previsto en el anexo I de esta ley.

JUSTIFICACIÓN

Adaptación al marco competencial.

ENMIENDA NÚM. 467

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 90

De modificación

Texto que se propone:

Se da nueva redacción al apartado 2 quedando el texto como sigue:

2. En cumplimiento de lo establecido en la normativa estadística europea, **nacional y autonómica, los datos, archivos de datos, metadatos y directorios de utilidad estadística relativos a transporte y movilidad que se precisen para la elaboración de estadísticas, estarán a disposición del Instituto Nacional de Estadística, de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales y de los órganos centrales de estadística de las comunidades autónomas cuando estos se soliciten para el desarrollo de sus planes y programa estadísticos.**

La recogida de datos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad con fines estadísticos se incluirá dentro del Plan Estadístico Nacional o dentro de los planes estadísticos autonómicos y tendrá la consideración de estadísticas para fines estatales y para fines autonómicos, respectivamente.

La actividad estadística tiene entre sus principales finalidades la planificación y evaluación de políticas públicas y su seguimiento.

JUSTIFICACIÓN

En el sistema estadístico español conviven las estadísticas para fines estatales y las estadísticas para fines autonómicos. Son dos competencias exclusivas que da al Estado la Constitución Española y a las Comunidades Autónomas sus respectivos Estatutos de Autonomía. Estas dos competencias son concurrentes, tal y como ha indicado el Tribunal Constitucional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 396

Por tanto, a la normativa estatal y europea, se añaden las competencias autonómicas a la hora del acceso a la información de los datos de transporte y movilidad para la elaboración también de las estadísticas para fines autonómicos.

ENMIENDA NÚM. 468

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 91

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 1 Debe decir:

1. La información comunicada al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el marco de la acción prioritaria «Suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión», prevista en la letra a) del artículo 3 de la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, siempre que reúna los requisitos mínimos de calidad necesarios para su incorporación, se pondrá a disposición del público de forma integrada a través de una única plataforma nacional, denominada Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal. Esta información deberá aportarse en, ~~al menos, idioma~~ **castellano y en el resto de las lenguas oficiales de las CC.AA.**, sin perjuicio de que pueda aportarse también en el resto de las lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para la inclusión de los derechos lingüísticos.

ENMIENDA NÚM. 469

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el título del artículo con el siguiente tenor:

Artículo 94. *Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte* **competencia de la Administración General del Estado.**

...

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 397

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 470

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94

De modificación

Texto que se propone:

El apartado 3 se modifica en los siguientes términos:

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, **impulsar el conocimiento en materia de inclusión y accesibilidad universal**, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorías de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.

JUSTIFICACIÓN

Incorporar la inclusión y accesibilidad universal.

ENMIENDA NÚM. 471

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de dos letras f) y g) nuevas en el apartado 2, que deben decir:

f) **Que aporte servicios adaptados a aquellas mercancías de especial relevancia, tales como las Mercancías Peligrosas y otras que tengan exigencias reglamentarias relevantes. Dichos servicios adaptados a este tipo de mercancías deben contribuir a lograr un mínimo grado de Seguridad y de Movilidad al tráfico global de Mercancías. Estos servicios avanzados para las mercancías completarán a los servicios generales de manipulación y depósito de UTIs así como los servicios básicos al Transportista. Estos servicios serán los de estancia en tránsito y espera segura de mercancías clasificadas, tales como las peligrosas.**

g) **Deberán estar ubicados en las rutas de máxima prioridad con garantía de circulación para Transporte de mercancías «24 horas /365 días.**

JUSTIFICACIÓN

Se debe incorporar y/o actualizar una protección jurídica de infraestructuras y tráficos de mercancías en los nodos de interés general frente conflictos causados por ocupaciones, construcción de equipamientos terciarios o edificaciones incompatibles.

Debe preservarse la intermodalidad (incluida la estancia en tránsito y estacionamientos de mercancías), y especialmente las Mercancías Peligrosas (MMPP), donde faltan recursos jurídicos a nivel de Ley que se puedan invocar para resolver situaciones reales de conflicto, muy dañinas para la movilidad de interés general de las MMPP pero que lo es también para todo el flujo general de transportes de mercancías, incluida la Seguridad durante el Transporte de todas las mercancías.

Estos nodos de importancia estratégica requieren una descripción mínimamente ambiciosa y concreta de los servicios que son necesarios para los usuarios y en particular para el transportista por carretera que es la clave de su impulso, sin un enfoque « hacia el transportista por carretera» los resultados no mejorarán.

ENMIENDA NÚM. 472

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado 5 con siguiente literal:

5. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en la reserva de espacios de Seguridad y servicio dentro de los instrumentos de Ordenación del Territorio y Planificación Urbanística. Las franjas y superficies de servidumbre legalmente reservadas a la influencia de los nodos logísticos de interés general ocupadas por actividades incompatibles con la estancia en tránsito de mercancías especiales (peligrosas, por ejemplo) u otras actividades del nodo, requerirán su catalogación en los elementos de ordenación territorial, como uso o edificación no compatible con el nodo logístico de interés general.

JUSTIFICACIÓN

La Ordenación del Territorio debe reconocer expresamente que los nodos estratégicos de interés general son infraestructuras que requieren una zona o área de terreno de influencia suficiente. Hay que revisar jurídicamente en qué situación evolucionarán las terminales para que no esté rodeadas de edificaciones que finalmente las hagan inútiles a sus objetivos.

Eso mismo aplica a las infraestructuras intermodales de mercancías y por ello se requiere una protección que es extensible a la RFIG del FFCC, incluidas sus áreas y superficies de servidumbre y operación necesarias. Es necesario defender la protección de estas tipologías de áreas en el territorio, ya que el interés general de la movilidad debe preponderar siempre sobre derechos particulares de menor rango legal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 399

ENMIENDA NÚM. 473

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone un nuevo artículo 98 bis, con el siguiente texto:

Artículo 98 bis. *Movilidad de mercancías y planificación territorial.*

1-Los planes urbanísticos y demás instrumentos generales de ordenación del territorio deberán precisar determinaciones o exigencias que afecten a las condiciones de la movilidad de las mercancías de Interés General, en particular la intermodal y la de las mercancías clasificadas, tales como las mercancías peligrosas, incluidos los espacios de reserva que requieran las operaciones y fases del transporte. En este sentido se considerarán prioritarias, las áreas necesarias requeridas para la operativa y la Seguridad de las «autopistas ferroviarias», sean terrenos de titularidad privada o pública.

2-Los informes que deban emitir las autoridades competentes en materia de planificación territorial velarán por que los instrumentos de ordenación del territorio que afecten a la movilidad salvaguarden y respeten las infraestructuras y tráficos de mercancías de interés general y sus áreas de servicio y operativa ordinaria. Las instalaciones de servicio en zonas colindantes a las infraestructuras pueden ser públicas o privadas, sin que ello influya en las exigencias de seguridad y movilidad de mercancías, en particular de las mercancías peligrosas.

JUSTIFICACIÓN

Es fundamental establecer una defensa legal de las servidumbres y espacios de seguridad y operativa de transporte para las infraestructuras de interés general a efectos de la movilidad de las mercancías. Se debe prevenir decisiones de otros ámbitos de las Administraciones Públicas, o bien del ámbito privado que comprometan la funcionalidad de los nodos o infraestructuras de interés nacional

ENMIENDA NÚM. 474

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo 100 bis en los siguientes términos:

Artículo 100 bis. *Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados 1. Los poderes públicos competentes en la materia llevarán a cabo un estudio de alcance estatal para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas*

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 400

de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General.

JUSTIFICACIÓN

Existe un déficit estructural muy grave de espacios seguros de aparcamiento para vehículos pesados.

Es prioritario que se habilite urgentemente una mínima oferta de plazas de Estacionamiento de vehículos pesados en la Red de Interés General. Igualmente, resulta fundamental, establecer fórmulas de explotación de los mismos, Privada y /o Pública, que haga viable este servicio con unos costes de estos estacionamientos razonables.

Debe existir un mandato vinculante para que las plazas de estacionamiento de vehículos pesados se construyan y tengan un marco de explotación en fecha prefijada. Recientemente la UE ha aprobado una tipología para las áreas de estacionamiento vía normativa.

ENMIENDA NÚM. 475

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional segunda

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional segunda. *Conferencia Sectorial de Infraestructuras de Transporte Terrestre.*

En el marco de la Conferencia sectorial a que se refieren los artículos 6.2.b) y 8 de esta Ley, se creará la conferencia sectorial de transporte terrestre, como órgano de cooperación de las actuaciones en la materia de la Administración del Estado y la de las Comunidades Autónomas, Territorios Forales y Ciudades de Ceuta y Melilla.

A dicho fin, se podrán crear comisiones, subcomisiones o grupos de trabajo específicos que resulten necesarios para la conclusión de sus trabajos.

JUSTIFICACIÓN

Precisar su naturaleza jurídica y alcance.

ENMIENDA NÚM. 476

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional novena

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 401

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un apartado 3 con el siguiente texto:

3. Se garantizará que los puntos de recarga de vehículos y bicicletas eléctricas permitan también la recarga de vehículos y productos de apoyo para personas con discapacidad.

JUSTIFICACIÓN

Incorporar la posibilidad de acceso a otro tipo de vehículos.

ENMIENDA NÚM. 477

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un último párrafo con el siguiente literal:

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de tres meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como sus objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 estimados. Se definirán, antes de ese mismo plazo, los indicadores de seguimiento que evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del ferrocarril y reducción de los GEI. Todo ello bajo el «Plan Mercancías 2030».

JUSTIFICACIÓN

Según la Ley de Cambio Climático, en su Disposición adicional 6.^a sobre Transporte ferroviario:

«2. En el ámbito del transporte de mercancías, y con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del mismo, el Gobierno establecerá, de acuerdo con lo que prevea la citada Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, objetivos de penetración del ferrocarril en el transporte de mercancías en distancias superiores a los 300 kilómetros.»

La citada Ley mandata, por tanto, que la futura Ley de Movilidad establezca qué objetivos de incremento de uso del FFCC procede aplicar.

La creciente degradación e infrautilización del FFCC de mercancías, sobre todo en la modalidad intermodalidad, es ya un grave problema para todo el sistema nacional de transporte de mercancías. Este déficit de eficacia y viabilidad del transporte de mercancías

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 402

FFCC se incrementa año tras año y daña el sistema de movilidad de mercancías cada vez más.

Así mismo hay un progresivo impacto directo en la «no reducción» de GEIs del sector de transportes y en la ineficiencia y resiliencia modal del sistema de transportes nacional de mercancías. La excesiva sobredependencia del modo de transporte carretera hace a la industria cargadora española más dependiente que la media de la UE.

ENMIENDA NÚM. 478

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se añade una nueva DA con el siguiente texto:

«Disposición adicional duodécima.

1. Las referencias de esta Ley a las Comunidades Autónomas se entenderán hechas a los Territorios Históricos del País Vasco, en las materias que sean de su competencia.

2. En todo caso, en materia de transportes por carretera, los Territorios Históricos del País Vasco mantendrán las facultades y competencias que les corresponden en los términos de los convenios vigentes, suscritos con el Estado, en actualización de los derechos históricos de los territorios forales que la Constitución ampara expresamente y respeta en su disposición adicional primera.»

JUSTIFICACIÓN

Al margen de las modificaciones sugeridas en el articulado, teniendo en cuenta que el proyecto de ley no tiene en cuenta el peculiar reparto competencial existente en el País Vasco en materia de carreteras y transportes por carretera, se sugiere la inclusión de una disposición adicional que así lo prevea expresamente, de igual forma que existe en otras leyes sectoriales como puede ser la de Montes.

ENMIENDA NÚM. 479

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Disposición final tercera. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el último párrafo de esta DF, quedando el siguiente texto:

Asimismo, existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en

el artículo 27 de la Ley de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de **bajas eero emisiones, incluida la de vehículos de combustión interna cuya energía sean combustibles renovable (biocombustibles avanzados o combustibles sintéticos)**, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

JUSTIFICACIÓN

Homogeneizar el texto del anteproyecto, que indistintamente hace referencia a vehículos, transporte y movilidad de bajas o cero emisiones de cara a establecer unos criterios más flexibles que permitan abarcar una mayor variedad de fuentes de energía que fomenten los medios de transporte más sostenibles en consonancia con los principios de competencia efectiva y de neutralidad competitiva y tecnológica en las políticas de movilidad.

ENMIENDA NÚM. 480

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

De modificación

Texto que se propone:

Los apartados Uno y Tres quedan redactados como sigue:

Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 9.

1.

1. La conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará ~~el ejercicio coordinado~~ la colaboración entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, ~~y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.~~ De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 147 de la Ley 40/2015, de 1 de Octubre,....., y por los correspondiente miembros **en representación** de los Consejos de Gobierno, ~~en representación~~ de las Comunidades Autónomas **o de los Territorios Históricos del País Vasco** y de las ciudades de Ceuta Y melilla.

...

Tres. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11.

1. Al objeto de llevar a cabo la ~~coordinación~~ **colaboración** inmediata y ordinaria..... **o de los Territorios Históricos del País Vasco** y ciudades de Ceuta... (resto igual)

...

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 404

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

Los transportes de viajeros de usos general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, ~~salvo que por acuerdo del Consejo de Ministros se establezca otra cosa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley de Movilidad Sostenible,~~ pudiendo ser utilizados..... (resto igual)

...

JUSTIFICACIÓN

Coherencia con nuestras enmiendas de modificación del art. 8.2 y 3.; y de supresión del art. 50, y una mayor adecuación al reparto competencial habiendo cuenta de las competencias reconocidas a los Territorios Históricos en materia de transportes.

ENMIENDA NÚM. 481

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado Cuatro en los siguientes términos:

...

Cuatro. El apartado 4 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios para la ejecución y financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía. ~~Estas operaciones de integración deberán cumplir los siguientes requisitos:~~

~~a) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la ejecución de pasos superiores y/o inferiores a lo largo de la traza ferroviaria y actuaciones de tratamiento de bordes en los márgenes de la infraestructura ferroviaria tales como tratamiento vegetal de taludes, creación de zonas verdes, pantallas, manteniendo la traza ferroviaria en superficie, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

aportar un porcentaje máximo para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje máximo del cincuenta por ciento (50%). La titularidad y responsabilidad del mantenimiento de los distintos elementos de los pasos superiores o inferiores se regirá por lo previsto reglamentariamente, salvo que por convenio o acuerdo se establezca otra cosa. Esta limitación a la financiación se establece para aquellas operaciones de integración en las que los pasos transversales generen más de 3.000 metros cuadrados de nuevo suelo en el ámbito de la actuación a desarrollar. En el caso de no generar la superficie anterior, al no considerarse una operación de integración, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán acordar un porcentaje de financiación superior al cincuenta por ciento (50%).

b) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie, mediante la construcción de una variante de la línea ferroviaria o un viaducto ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje máximo del cincuenta por ciento (50%).

c) En el supuesto de que la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie se realice mediante un soterramiento de la línea de ferrocarril, la titularidad de los nuevos elementos estructurales del soterramiento tales como pilares, muros y losas, corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, salvo acuerdo en contrario y que por un instrumento de planeamiento urbanístico se establezca otra titularidad en consideración a su caracterización como obra de urbanización. En el caso de que la operación de integración se desarrolle mediante un soterramiento ejecutado mediante pilares, muros y losas, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un máximo del treinta por ciento (30%) del coste de los citados elementos estructurales y será necesario garantizar mediante convenio, la ejecución de la urbanización sobre la losa por parte de la administración competente con los condicionantes necesarios que permitan garantizar la integridad y el mantenimiento de dicha losa, y la correcta explotación ferroviaria del nuevo túnel ferroviario generado. Los administradores de infraestructuras ferroviarias no asumirán la financiación de las obras de urbanización, conexiones locales o territoriales con la ciudad o territorio circundante o infraestructuras de transporte cuya administración no sea de su competencia, más allá de las obligaciones urbanísticas que les correspondan, en su caso, como titulares de aprovechamientos urbanísticos correspondientes a suelos liberados del uso ferroviario o a suelos que permanecen afectos al servicio ferroviario, pero a los que el planeamiento atribuye aprovechamiento urbanístico lucrativo. En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstos se considerarán como un mayor coste de la operación a repercutir proporcionalmente entre el coste de todos los elementos de la integración que se ejecuten de manera definitiva.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán íntegramente los elementos tales como plataforma, vía e instalaciones. En el caso del edificio de viajeros, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán requerir que las demás administraciones públicas asuman en los convenios hasta un máximo del 30% de su financiación.

d) En el caso de que se estimara que la aportación por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias debiera ser superior a los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 406

~~porcentajes indicados en los apartados a) b) y c) anteriores, será necesaria la previa autorización del Consejo de Ministros.»~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 482

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica

Cuatro. El apartado 4 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios para la ejecución y financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía. Estas operaciones de integración deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la ejecución de pasos superiores y/o inferiores a lo largo de la traza ferroviaria y actuaciones de tratamiento de bordes en los márgenes de la infraestructura ferroviaria tales como tratamiento vegetal de taludes, creación de zonas verdes, pantallas, manteniendo la traza ferroviaria en superficie, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje **mínimo máximo** para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje **mínimo máximo** del cincuenta por ciento (50%). La titularidad y responsabilidad del mantenimiento de los distintos elementos de los pasos superiores o inferiores se regirá por lo previsto reglamentariamente, salvo que por

convenio o acuerdo se establezca otra cosa. Esta limitación a la financiación se establece para aquellas operaciones de integración en las que los pasos transversales generen más de 3.000 metros cuadrados de nuevo suelo en el ámbito de la actuación a desarrollar. En el caso de no generar la superficie anterior, al no considerarse una operación de integración, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán acordar un porcentaje de financiación superior. ~~al cincuenta por ciento (50%)~~.

b) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie, mediante la construcción de una variante de la línea ferroviaria o un viaducto ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje ~~mínimo máximo~~ para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje ~~mínimo máximo~~ del cincuenta por ciento (50%).

c) En el supuesto de que la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie se realice mediante un soterramiento de la línea de ferrocarril, la titularidad de los nuevos elementos estructurales del soterramiento tales como pilares, muros y losas, corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, salvo acuerdo en contrario y que por un instrumento de planeamiento urbanístico se establezca otra titularidad en consideración a su caracterización como obra de urbanización. En el caso de que la operación de integración se desarrolle mediante un soterramiento ejecutado mediante pilares, muros y losas, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un ~~mínimo máximo~~ del treinta por ciento (30%) del coste de los citados elementos estructurales y será necesario garantizar mediante convenio, la ejecución de la urbanización sobre la losa por parte de la administración competente con los condicionantes necesarios que permitan garantizar la integridad y el mantenimiento de dicha losa, y la correcta explotación ferroviaria del nuevo túnel ferroviario generado. Los administradores de infraestructuras ferroviarias no asumirán la financiación de las obras de urbanización, conexiones locales o territoriales con la ciudad o territorio circundante o infraestructuras de transporte cuya administración no sea de su competencia, más allá de las obligaciones urbanísticas que les correspondan, en su caso, como titulares de aprovechamientos urbanísticos correspondientes a suelos liberados del uso ferroviario o a suelos que permanecen afectos al servicio ferroviario, pero a los que el planeamiento atribuye aprovechamiento urbanístico lucrativo. En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstos se considerarán como un mayor coste de la operación a repercutir proporcionalmente entre el coste de todos los elementos de la integración que se ejecuten de manera definitiva.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán íntegramente los elementos tales como plataforma, vía e instalaciones. ~~En el caso del edificio de viajeros, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán requerir que las demás administraciones públicas asuman en los convenios hasta un máximo del 30% de su financiación.~~

d) En el caso de que se estimara que la aportación por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias debiera ser superior a los porcentajes indicados en los apartados a) b) y c) anteriores, será necesaria la previa autorización del Consejo de Ministros.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 408

JUSTIFICACIÓN

Corresponde a ADIF sufragar el coste de las inversiones ferroviarias.

ENMIENDA NÚM. 483

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Disposición final octava. Título competencial.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone el siguiente texto:

Esta ley se dicta al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los apartados 7.^a; 15.^a; 18.^a; 20.^a; 21.^a; 23.^a y 25.^a del artículo 149.1 de la Constitución Española, referidos respectivamente a la legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas; al fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica; a las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; sobre los puertos y aeropuertos de interés general; sobre los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, el tráfico y la circulación de vehículos a motor; la legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección; y sobre las bases del régimen minero y energético.

JUSTIFICACIÓN

Se trata de contemplar los títulos específicos que con carácter prevalente habilitan la competencia del Estado para la aprobación de esta ley, suprimiendo en consecuencia la incorrecta referencia a los apartados 1.^a y 13.^a del artículo 149.1 de la Constitución.

ENMIENDA NÚM. 484

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final. Se modifica el artículo 3.13 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

13. Autorizar las siguientes instalaciones eléctricas:

b) Instalaciones de producción incluyendo sus infraestructuras de evacuación, transporte secundario, distribución, acometidas, líneas directas, y las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 409

transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, que excedan del ámbito territorial de una Comunidad Autónoma, así como las líneas directas conectadas a instalaciones de generación de competencia estatal.

Se modifican los artículos 53.1 y 53.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:

[...]

2. La Administración Pública competente podrá establecer que determinados tipos de modificaciones no sustanciales de las instalaciones de transporte, distribución y producción, líneas directas, así como las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW no queden sometidas a las autorizaciones administrativas previas previstas en los apartados 1.a) y b).

Se modifica el artículo 54.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la siguiente redacción:

1. Se declaran de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte, distribución de energía eléctrica, así como las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.

Se modifica el artículo 11.1 del Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos:

Artículo 11. Régimen de autorización de las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de puntos de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW.

1. Las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW quedan sometidas al procedimiento de autorización que resulte de aplicación, de conformidad con el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

JUSTIFICACIÓN

Declarar que las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW son de utilidad pública a efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso es una medida positiva para fomentar la instalación de puntos de recarga de potencia elevada. Para beneficiarse de dicho reconocimiento de utilidad pública, de acuerdo con el artículo 53 de la Ley del Sector Eléctrico (LSE), los titulares de las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 410

eléctricos de potencia superior a 3.000 kW deben solicitar una autorización administrativa previa, una autorización administrativa de construcción y una autorización de explotación.

No obstante, la ambigüedad de si el término «infraestructuras eléctricas» incluye aquellos elementos de la instalación propiedad de la distribuidora (accesos y extensiones de red, centros de transformación y seccionamiento, etc), provoca que en diferentes CCAA se estén aplicando criterios diferentes. En particular, en algunos casos los distribuidores están solicitando las autorizaciones mencionadas sin importar la potencia de la estación de recarga, y en otros casos, solo las están solicitando para estaciones de recarga de potencia superior a 3.000 kW.

Por todo ello, solicitamos que en la LSE se aclare que «infraestructuras eléctricas» son todos aquellos elementos necesarios para el funcionamiento de la estación de recarga, incluyendo los elementos que son propiedad del distribuidor, para que en ningún caso los distribuidores deban solicitar las autorizaciones mencionadas para estaciones de recarga de menos de 3.000 kW.

ENMIENDA NÚM. 485

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición Final nueva. *Se modifica la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

Se modifica el apartado 5 del artículo 48, con el siguiente tenor:

5. Para la instalación de puntos de recarga no podrá exigirse por parte de las Administraciones Públicas competentes la obtención de licencia o autorización previa de obras, instalaciones, de puesta en marcha, de funcionamiento o de actividad, de carácter medioambiental, ni otras de clase similar o análogas, excepto en edificaciones del patrimonio histórico-artístico con la categoría de bien de interés cultural. Lo anterior será igualmente aplicable para la instalación de la infraestructura eléctrica necesaria para la puesta en servicio y funcionamiento de dichos puntos de recarga, incluidas líneas o centros de transformación, Cuadros Generales de Protección y Medida o seccionamiento propiedad del titular o de la empresa distribuidora, siempre que no afecten a elementos de dominio público.

Las licencias o autorizaciones previas serán sustituidas por declaraciones responsables, de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativas al cumplimiento de las previsiones legales establecidas en la normativa vigente. En todo caso, el declarante deberá estar en posesión del justificante de pago del tributo correspondiente cuando sea preceptivo. La declaración responsable deberá contener una manifestación explícita del cumplimiento de aquellos requisitos que resulten exigibles de acuerdo con la normativa vigente, incluido, en su caso, estar en posesión de la documentación que así lo acredite.

Las empresas distribuidoras podrán aprovechar, en la misma medida que el promotor, la sustitución de las citadas licencias o autorizaciones por declaraciones responsables cuando realicen instalaciones de conexión de puntos de recarga a la red de distribución existente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Para el resto de los elementos que forman parte de la infraestructura de conexión que requieran obtención de licencia de autorización, se establecerá un plazo máximo de treinta días para su resolución a contar desde su solicitud.

La declaración responsable permitirá realizar la instalación del punto de recarga y de la infraestructura eléctrica necesaria para su puesta en servicio e iniciar el servicio de recarga energética desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección de las Administraciones Públicas competentes.

La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato, manifestación o documento que se acompañe o incorpore a una declaración responsable, o la no presentación de la declaración responsable determinará la imposibilidad de explotar la instalación y, en su caso, la obligación de retirarla desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Las Administraciones Públicas competentes establecerán los elementos de la declaración responsable que tendrán dicho carácter esencial.

Para la instalación de puntos de recarga en infraestructuras titularidad de las Administraciones Públicas y explotadas en régimen de concesión administrativa, la presentación de la declaración responsable implicará la correspondiente autorización por parte de la Administración concedente, todo ello sin perjuicio del establecimiento de las medidas de reequilibrio del contrato que pudieren proceder. Las Administraciones Públicas tendrán la obligación de facilitar la firma de la documentación de cesión necesaria para la puesta en marcha de las instalaciones, para lo que deberán entregar la documentación legal del firmante en la tramitación de la declaración responsable y comprometerse a firmar sin perjudicar en los plazos de puesta en marcha.

Lo previsto en este apartado se entenderá sin perjuicio del régimen de autorizaciones previsto en el artículo 53, con excepción de la infraestructura eléctrica necesaria para la puesta en servicio de los puntos de recarga, en cuyo caso no resultará de aplicación.

JUSTIFICACIÓN

La enmienda reforma la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, con la finalidad de favorecer el despliegue de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos mediante un refuerzo del régimen de declaración responsable a través de diferentes modificaciones en el apartado 5 del artículo 48.

En primer lugar, para garantizar la viabilidad del proceso de implantación de puntos de recarga se plantea considerar incluido dentro de los mismos a la infraestructura eléctrica necesaria para el funcionamiento de dichos puntos, incluidas líneas directas o centros de transformación o seccionamiento siempre que no afecten a elementos del dominio público, dentro de los supuestos de no exigibilidad por parte de las Administraciones Públicas competentes de la obtención de licencia o autorización previa previstos en la redacción previa del artículo 48.5, bastando para ello la presentación de declaraciones responsables de acuerdo con lo previsto en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Seguidamente, dado que para poner en servicio un nuevo punto de recarga es imprescindible no sólo la realización de la parte de instalación que compete al promotor del servicio, sino también la que reglamentariamente debe realizar la empresa gestora de la red de distribución para alimentar eléctricamente dicho punto de recarga, la enmienda plantea aclarar que dicha simplificación administrativa afecta a ambos participantes, pudiendo también las empresas distribuidoras aprovechar, en la misma medida que el promotor, la sustitución de las citadas licencias o autorizaciones por declaraciones responsables cuando realicen instalaciones de conexión de puntos de recarga a la red de distribución existente. En caso contrario, la medida contemplada en este apartado quedaría

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 412

en la práctica sin efecto, malogrando el objetivo perseguido con la misma. En los casos en que sea necesaria la tramitación de elementos de conexión, se debe establecer un plazo acotado de resolución a contar desde el momento de su solicitud.

Asimismo, se establece que para la instalación de puntos de recarga en infraestructuras de titularidad pública y explotadas en régimen de concesión administrativa, la presentación de la declaración responsable implicará la correspondiente autorización por parte de la administración concedente, sin que sea necesario trámite adicional alguno y sin perjuicio del establecimiento de las medidas de reequilibrio del contrato que pudieren proceder con el fin de evitar una dilación innecesaria en el proceso de instalación de puntos de recarga.

ENMIENDA NÚM. 486

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final XX. *Suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles*

Se modifica la Disposición adicional vigésima primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (LSE), con la siguiente redacción:

Sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, los gestores de puertos, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente. Alternativamente, los gestores de puertos, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán ceder o transmitir a terceros, total o parcialmente, el derecho de prestación de servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente.

Además, sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, los gestores de puertos, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias podrán autorizar a otras personas físicas o jurídicas que sean consumidores de energía eléctrica de conformidad con lo establecido en esta Ley a que, en su condición de consumidores, puedan prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente.

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, el artículo 36 del PL de Movilidad Sostenible establece que las autoridades portuarias promoverán medidas para el suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, siendo prioritarias, entre otras, la electricidad.

De acuerdo con la redacción actual de la LSE, únicamente aquellos consumidores que gestionen un puerto (Autoridad Portuaria) pueden prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones. No hay menciones a la cesión de los derechos ni a los acuerdos para que un tercero pueda prestar servicios sin tener los derechos de explotación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 413

En pro de facilitar el acceso al suministro de electricidad a buques a otros agentes, fomentando la competencia, y de una mayor seguridad jurídica, la normativa debería recoger expresamente dicha cesión de explotación a un tercero.

La propuesta de enmienda permite que las Autoridades Portuarias puedan ceder o autorizar a terceros el derecho a prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles. En el caso de la cesión, el suministro se efectúa desde un punto de suministro conectado a la red interior de la autoridad. Por otro lado, en el caso de la autorización, el suministro se realiza desde un punto de suministro propiedad del tercero, independiente de la red interior de la autoridad, para el cual el tercero deberá solicitar acceso y conexión a la red eléctrica.

ENMIENDA NÚM. 487

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se añade una nueva DF con el siguiente tenor:

Disposición final nueva. *Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

Uno. Se modifica el apartado 7 del artículo 12 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 12. *Obras y actividades prohibidas.*

[...]

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Las Autoridades con competencias en materia de tráfico y control de emisiones que detecten vehículos catalogados como grandes emisores, de acuerdo con lo establecido en el Anexo correspondiente de esta norma, podrán notificar esta circunstancia a su titular con la finalidad de que tome conciencia del impacto medioambiental de su vehículo e instarle a que proceda a su revisión. La identificación de estos vehículos podrá realizarse mediante sistemas de medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada, en los términos que reglamentariamente se determinen.»

Dos. Se introduce un Anexo IX (nuevo), que queda redactado de la siguiente manera:

«Anexo IX (nuevo). Cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

Tipología de vehículo	Contaminante	Unidades de medida	Valor derivado (estimado) en g/km
Monóxido de carbono	CO/CO ₂	(mol/mol)	1 25
Hidrocarburos inquemados	H ₂ C/CO ₂	(10-4 mol/mol)	210 4
Monóxido de nitrógeno	NO/CO ₂	(10-4 mol/mol)	190 1
Dióxido de nitrógeno	NO ₂ /CO ₂	(10-4 mol/mol)	375 3 L
Material particulado	Opacidad (%)		7 % 0,25
Monóxido de carbono	CO/CO ₂	(mol/mol)	0,1 11,9
Hidrocarburos inquemados	H ₂ C/CO ₂	(10-4 mol/mol)	19 0,8
Monóxido de nitrógeno	NO/CO ₂	(10-4 mol/mol)	118 1,8
Dióxido de nitrógeno	NO ₂ /CO ₂	(10-4 mol/mol)	86 1,8 M1
Material particulado	Opacidad (%)		4 % 0,26

Tres. Se modifica la letra b) del apartado 2 de la Disposición final segunda, que queda redactada de la siguiente manera: «Disposición final segunda. Habilitaciones normativas. [...]

2. Asimismo se habilita específicamente al Gobierno:

a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

b) para modificar el anexo II y el Anexo relativo al cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

[...]

JUSTIFICACIÓN

En 2021 se aprobaba la Ley del Cambio Climático y Transición Energética en España. Su artículo 3 dispone los objetivos de reducción de emisiones de gases de efectos invernadero, energías renovables y eficiencia energética que España deberá tener presente en sus diferentes acciones y sectores, tanto en el ámbito público como privado. Entre ellos se encuentran «Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990» y «Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42%».

Por su parte, el artículo 14 de la citada Ley (Promoción de movilidad sin emisiones) dispone que «la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂, establecidas conforme a la normativa comunitaria». Entre ellas la Ley dispone a continuación medidas que impulsen la electrificación del parque y el establecimiento de zonas de bajas emisiones para el año 2023 en municipios de más de 50.000 habitantes (de más de 20.000 si exceden determinados indicadores de emisiones). Para cumplir con el mandato de crear estas zonas de bajas emisiones, el 27 de diciembre de 2022, se aprobó el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, cuyo objeto es establecer los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE establecidas por las distintas entidades locales, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.

Como ya ocurrió con otras políticas públicas relacionadas con la movilidad en el pasado (la pacificación del tráfico y los radares), es imprescindible identificar y concienciar sobre aquellas conductas que resulten especialmente contrarias al objetivo público que se pretende implementar. En el caso de la mejora de la calidad del aire a través de medidas relativas a la movilidad y el transporte, resulta especialmente llamativo que un reducido

número de vehículos (el 1%) produce hasta el 40% de las emisiones que genera el transporte.

Con el objetivo de desincentivar la circulación de este tipo de vehículos se establece una modificación normativa para generar un mecanismo de identificación y notificación para sensibilizar a los conductores de aquellos vehículos grandes emisores que causan perjuicio medio ambiental.

Estos vehículos identificados como grandes emisores son en su inmensa mayoría vehículos muy antiguos que están por encima de la edad media del parque móvil español, cuya antigüedad media supera los 13 años y es de las más altas de Europa (cuya media es de 10 años). Además, la concienciación de los conductores de dichos vehículos supondría un impulso a las políticas de renovación y rejuvenecimiento del parque, con la posibilidad de comunicar las ayudas de financiación disponibles para la compra de vehículos menos contaminantes.

La concreta y correcta medición de emisiones facilitaría una definición exacta de los límites de contaminación de las ZBE, así como de los vehículos que pueden circular dentro de ellas. Efectivamente, el uso de políticas genéricas basadas en etiquetas de clasificación ambiental conlleva la imposibilidad de cumplir con el mandato de crear y definir las ZBE, tal y como ha señalado el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña con relación a la ZBE de la ciudad de Barcelona. Resulta imprescindible, pues, determinar con precisión qué vehículos son grandes emisores (un número reducido, pero que contribuyen en mayor medida a la contaminación del aire) para que las medidas restrictivas de las ZBE sean lo más efectivas, eficientes, proporcionadas y acordes a derecho.

Por todo lo anterior, se propone la modificación de la ley de tráfico en varios puntos. En primer lugar, revisar el artículo 12 para contemplar la identificación de vehículos grandes emisores y la notificación a sus propietarios. En segundo lugar, se introduce un nuevo Anexo para definir específicamente los umbrales según los cuales se realizará la categorización de los vehículos como grandes emisores según la tipología de vehículo. Los umbrales propuestos son suficientemente elevados como para que afecten única y exclusivamente a los vehículos más altamente contaminantes, que suponen un 1% del parque móvil pero que causan un porcentaje mucho mayor de las emisiones totales de dicho parque. Por último, se contempla una modificación para habilitar al Gobierno a que pueda revisar dichos umbrales, con la finalidad de que la normativa pueda adaptarse de manera ágil a las circunstancias de cada momento.

ENMIENDA NÚM. 488

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Anexo I

De modificación

Texto que se propone:

ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de personas y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del título V de la presente ley.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

a) Servicios de transporte incluidos: Aéreo, ferroviario, metro, tranvía, autobús urbano e interurbano, así como cualquier otro servicio de transporte de personas que pueda incluirse dentro de esta categoría.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, así como toda la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.

e) Formatos: estándar europeo NeTEx, GTFS (General Transit Feed Specification) o formatos alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **y por las Administraciones Públicas competentes en materia de movilidad.**

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de personas y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de personas y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta, ciclo o patinete compartido, bicicleta, ciclo o patinete de alquiler, y todos aquellos servicios de transporte de personas y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: Forma de acceso a los vehículos, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental y cualquier otra información que pueda resultar de interés para las posibles personas usuarias de estos servicios, así como toda la información sobre servicios de transporte y movilidad a la demanda requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: Cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **y por las Administraciones Públicas competentes en la materia.**

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para éstos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.

b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos disuasorios y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación, la realización y el desarrollo del viaje, así como toda la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. Se excluye de lo anterior la información relativa a los puntos de suministro de combustibles tradicionales (gasolinas, gasóleos) y de fuentes de energía alternativas (biocarburantes, GNC, GNL, GLP, hidrógeno, electricidad), que se proveerá según lo previsto en la normativa sectorial aplicable.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 418

d) Actualización de datos: cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen las personas usuarias y personas usuarias finales.

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Adaptación al marco competencial.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Socialista al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.— **Montse Mínguez García**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 489

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Se introducen las siguientes modificaciones en la exposición de motivos:

1. El quinto párrafo del apartado «II», queda redactado como sigue:

[...]

«Asimismo, en España se dispone de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada como hoja de ruta para la transformación del sistema de transportes y movilidad, así como **de la Agenda Urbana Española en su consideración de** política nacional urbana, que apuesta por una visión integrada, coherente y transversal de pueblos y ciudades y para ello marca como objetivo favorecer la ciudad de proximidad y los medios de transporte sostenible.»

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 419

2. Se añade la siguiente frase al final del primer párrafo del apartado «V»:

«...y la descarbonización a largo plazo, **en coherencia con lo establecido por la Agenda Urbana Española.**»

[...]

JUSTIFICACIÓN

Dotar de coherencia la articulación entre dos políticas que están indisolublemente unidas como son la movilidad y las políticas urbanas integradas.

ENMIENDA NÚM. 490

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 86

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 2, quedando como sigue:

[...]

«2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del **apartado 1.c del anexo I** sobre servicios de transporte y movilidad no se encuentren en soporte digital, los agentes que participan en la provisión de servicios de transporte de personas y de movilidad deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad a 1 de enero de **2027.**»

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 491

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 91

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 420

Texto que se propone:

Se modifica el título y el apartado 2, quedando como sigue:

«Artículo 91. *Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal y otros portales de datos de transportes y movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.*»

[...]

«2. El acceso al Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal **y a otros datos de transportes y movilidad disponibles en otros portales del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** será, como norma general, libre y gratuito para sus personas usuarias, sin perjuicio de que por orden ministerial puedan establecerse precios públicos para el acceso a la información en supuestos específicos, como, por ejemplo, en caso de que un mismo usuario realice una solicitud masiva o reiterada de datos que implique una asignación de recursos superior a la habitual **o en caso de que el volumen de los datos provistos así lo justifique.**»

[...]

JUSTIFICACIÓN

Ampliar lo previsto en este artículo a otros datos que pone a disposición del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y garantizar la sostenibilidad a futuro de esta provisión de datos de manera que se puedan cubrir, en caso necesario, los costes de los sistemas y recursos que se precisan para hacer esta descarga posible por parte de terceros

ENMIENDA NÚM. 492

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

De modificación

Texto que se propone:

«Disposición final primera. **Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.**

Uno. La disposición adicional primera del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional primera. *Referencias normativas.*

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.

En particular, las referencias al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se entenderán realizadas al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial».

Dos. Se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en los siguientes términos:

1. Los capítulos II y III del título I del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, quedan redactados del siguiente modo:

«CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 8. *Composición y funciones.*

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

2. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las Comunidades Autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

Las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial.

5. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejerce las siguientes funciones:

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico y seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar, en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico o seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.

d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.

e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 422

f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.

g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

Artículo 9. *Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.*

1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las Comunidades Autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.

2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento».

2. El título del capítulo I del Título II queda redactado del siguiente modo:

«CAPÍTULO I

Normas de comportamiento en la circulación»

3. El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 12. *Obras y actividades prohibidas.*

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras y en las normas municipales. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, la realización de obras en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable, que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, se sancionarán en la forma prevista en la normativa de carreteras, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos

peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

8. La celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no existe competición deportiva, pero que precisen para su desarrollo la ocupación total o parcial de la vía, interfiriendo en la fluidez y seguridad ordinaria de la circulación de la misma, deberán ser comunicadas por sus promotores u organizadores con una antelación mínima de diez días hábiles con respecto a su fecha de celebración al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial, para que este organismo pueda estimar la procedencia de su celebración en el momento indicado, teniendo en cuenta la afección provocada y calendario de restricciones a la circulación y, en su caso, dictar las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico. Los organizadores serán responsables de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin del uso excepcional de la vía a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico.

Asimismo, cuando se trate de la celebración de otras actividades o eventos cuyo desarrollo no implique ocupación de las vías, pero sí puedan generar un número de desplazamientos anormalmente elevados, afectando a la fluidez y seguridad ordinaria de las mismas, sus promotores u organizadores también tendrán la obligación de comunicarla al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial con anterioridad a su inicio para que dichas autoridades puedan definir, si así resulta procedente, la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico específica.

4. Se incorporan al final del apartado 1 del anexo VI los siguientes datos:

- Clase por emisiones de CO₂ [se aplica a vehículos pesados]
- Fecha de reclasificación.
- CO₂ en g/tkm [se aplica a vehículos pesados]
- Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo [se aplica a vehículos pesados]»»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La reforma del apartado 1 «Datos de los vehículos» del anexo VI «Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles» e transpone el artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520, por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

ENMIENDA NÚM. 493

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

De modificación

Texto que se propone:

Se introducen las siguientes modificaciones en la disposición final segunda:

1. El apartado «Uno», queda redactado como sigue:

«Uno. Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:

~~«v) En las zonas de bajas emisiones, La circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.~~ **de tracción mecánica en las vías de los municipios dentro de las zonas que a tal efecto se delimiten mediante ordenanza municipal, en atención a circunstancias como la peligrosidad o intensidad de la circulación en la zona, de acuerdo con lo previsto en el artículo 85.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas. El establecimiento de esta tasa será compatible con las restricciones de acceso a estas zonas que, en su caso, pudieran establecerse en la normativa correspondiente en función del distintivo ambiental de los vehículos.»**

2. En el apartado «Dos», se modifica la letra a) del artículo 24.1, quedando redactada como sigue:

[...]

«a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación **de vehículos de tracción mecánica, dentro de las zonas que a tal efecto se delimiten** ~~en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación,~~ se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 425

si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona ~~delimitada calificada de bajas emisiones.»~~
[...]

JUSTIFICACIÓN

La regulación que se pretende, parte de la realidad de que el espacio público es compartido tanto por los usuarios de los vehículos como por otros ciudadanos (peatones, usuarios de bicicletas, usuarios de patinetes...) y el uso excesivamente intensivo por determinados usuarios (los conductores de vehículos) supone un particular beneficio de éstos, en detrimento de los otros usuarios que concurren en el espacio público.

ENMIENDA NÚM. 494

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado con el siguiente contenido:

«Cuatro bis. El apartado 2 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

2. La aprobación del correspondiente proyecto básico o el de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas, estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías o de modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos terrenos en los que deba construirse la línea, el tramo, la estación de transporte de viajeros, la terminal de transporte de mercancías o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

En el caso de que deban ser afectados servicios, instalaciones de servicios, accesos o vías de comunicación, se podrá optar por la expropiación o por la reposición de aquéllos. En este último supuesto, la titularidad de esos servicios o vías repuestos así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán al titular originario de los mismos. Por vía reglamentaria se regulará la audiencia de éste en el correspondiente procedimiento, su intervención en la recepción de las obras realizadas para la reposición y el régimen de responsabilidad, la cual continuará en todo caso siendo del titular originario, salvo acuerdo expreso en contrario.

Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de estas obras están obligados a su retirada o modificación total y efectiva en el plazo máximo de seis meses a partir de la solicitud del administrador de

infraestructuras ferroviarias. El coste de la retirada o modificación será abonado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo cuando los bienes o instalaciones se encontrarán ubicados en las zonas de limitación a la propiedad, en virtud de autorización en la que se estableciera la obligación para el titular de la misma de retirarlos a su cargo cuando fuera requerido para ello por necesidades de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Alternativamente, durante el plazo de dos meses desde dicha solicitud, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá convenir con los titulares de bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo dicho administrador de infraestructuras ferroviarias.

En todos los casos, si la inactividad o tardanza en la retirada o modificación impidiesen el inicio o la continuidad de las obras de infraestructuras ferroviarias que los afecten, el requerimiento efectuado tendrá los efectos de resolución administrativa del administrador de infraestructuras notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, conforme a lo dispuesto en la legislación estatal sobre régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez.

Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el tercer párrafo de este apartado sin que se hubiera realizado la modificación necesaria, total y efectiva, por parte de su titular, ni hubiera existido acuerdo con el administrador de infraestructuras ferroviarias para su ejecución por este o para fijar el coste de la misma, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de servicios, bienes o instalaciones afectadas, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios y sobrecostes de la obra y de la imposición, en su caso, de las multas coercitivas a que hubiera lugar. En caso de procederse a la ejecución subsidiaria, no cabrá que simultáneamente se impongan multas coercitivas.

En ambos supuestos, y sin perjuicio de la formalización de entrega de la documentación legal y técnica descriptivas de la actuación de modificación de servicios realizada, la titularidad y el servicio restituidos pasarán de forma plena al titular del servicio existente que haya sido modificado, con efectos desde la fecha que se indique en la notificación que a tal efecto realice el administrador de infraestructuras ferroviarias, y sin que esta actuación pueda dar lugar a derecho o indemnización alguna a favor del citado titular.»»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 495

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 427

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado con el siguiente contenido:

[...]

Cuatro ter. El apartado 2 del artículo 59 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 59.

2. Para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, las empresas ferroviarias deberán disponer de una autorización que será otorgada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe favorable de los Ministerios de Economía, Comercio y Empresa y de Hacienda y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a través de un procedimiento de licitación que se ajustará a los principios de publicidad, transparencia y no discriminación.

Podrán ser objeto de adjudicación directa los servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público en los casos y supuestos permitidos en el Reglamento 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

No obstante lo anterior, cuando se trate de servicios sujetos a obligaciones de servicio público prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General, únicamente cabrá la adjudicación directa cuando un único operador haya manifestado interés en esta adjudicación, excepto en el supuesto del artículo 5.5 del citado reglamento.

Para comprobar que concurre esta circunstancia, se seguirá el procedimiento contemplado en el artículo 5.3.ter del mismo.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia resolverá las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y el resto de candidatos sobre si concurren los requisitos previstos en este artículo para la adjudicación directa de servicios sujetos a obligaciones de servicio público prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

En los supuestos de adjudicación directa, la correspondiente autorización deberá contemplar la necesidad de que, mediante los mecanismos oportunos, la empresa prestadora del servicio cumpla con los principios de eficiencia y buena gestión empresarial.

La resolución que acuerde la adjudicación directa de la autorización deberá acreditar expresamente las causas que la justifican.

Las autorizaciones definirán los derechos y obligaciones de las empresas prestadoras, entre las que figurarán las destinadas a garantizar la continuidad de los servicios, y determinarán, en su caso, las compensaciones que tengan derecho a percibir por la explotación de los servicios en las condiciones establecidas por las obligaciones de servicio público, y calculadas con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.»

JUSTIFICACIÓN

Para garantizar un mayor grado de competencia entre los operadores ferroviarios en cuanto a la adjudicación de servicios sujetos a obligación de servicio público, se hace necesario condicionar aquellos supuestos de adjudicación directa que el Reglamento (CE) 1370/2007 permite modular por el Derecho nacional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 428

Precisamente, para garantizar esta mayor competencia, se establece que únicamente cabrá esta adjudicación directa cuando solo exista un candidato que manifieste interés en la adjudicación de un contrato de servicio público concreto.

Con ello no solo se verán beneficiados los viajeros y las administraciones públicas que verán reducida la compensación a aportar, sino que abunda en la intención última del citado reglamento de la Unión Europea, que ya prevé que la norma general para la adjudicación de este tipo de contratos será la de la licitación competitiva.

En este marco, y para garantizar el adecuado cumplimiento de esta previsión, se permite la revisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de las decisiones que adopten las administraciones públicas competentes cuando decidan acudir a la adjudicación directa de servicios prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

ENMIENDA NÚM. 496

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifican los apartados «Uno» y «Dos», quedando redactados como sigue:

«Uno. El apartado 1 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea. Se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados.

La estrategia deberá realizarse desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte que proporcionen una cobertura adecuada de transporte público en todo el territorio.

Asimismo, la estrategia indicativa deberá ser coherente con el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) previsto en la Ley de Movilidad Sostenible y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

No obstante, dicha intermodalidad debe tener en cuenta el déficit histórico en la inversión en líneas de ferrocarril convencional y su uso compatible con las mercancías, así como el papel esencial que el ferrocarril convencional juega en la vertebración de la España vaciada.

Por razones de interés general, y en tanto se alcancen los objetivos de neutralidad climática que establece el 'Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030' en el horizonte 2050, se garantizará el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras existentes que se encuentren afectas al servicio ferroviario,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 429

así como la modernización de las líneas de tren convencional, se mejorará la inversión en cercanías ferroviarias y, en su caso, la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación con el fin de garantizar la accesibilidad y conectividad territorial.

El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará esta estrategia indicativa.

Reglamentariamente se delimitarán los supuestos en que, por razones de interés general y social, podrán aprobarse inversiones no previstas en la estrategia indicativa, así como la revisión de la misma. En estos casos, será preceptivo el informe del Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible.»

Dos. El apartado 2 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ~~oídos el Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible,~~ los administradores de infraestructuras y las Comunidades Autónomas afectadas, la planificación y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o los tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías, integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, **siguiendo los principios establecidos en la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.**

~~El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General prevista en el apartado 1 del presente artículo.»»~~

JUSTIFICACIÓN

Reducir el número de informes emitidos por el Consejo Asesor.

El Consejo Asesor informará el instrumento de planificación sectorial ferroviaria (estrategia indicativa), los estudios de viabilidad y todos aquellos estudios informativos que no cuenten con estudio de viabilidad previo.

ENMIENDA NÚM. 497

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Cuatro sexies. Se añade una disposición transitoria undécima bis que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición transitoria undécima bis. *Informe del Consejo Asesor para los estudios informativos en tramitación.*»

Los estudios informativos en tramitación a fecha de entrada en vigor de esta disposición transitoria que no cuenten con estudio de viabilidad previo serán informados por el Consejo Asesor.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 430

JUSTIFICACIÓN

En congruencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 498

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva): Régimen transitorio de aportaciones al fomento del transporte ferroviario de mercancías por perturbaciones con impacto significativo en el transporte ferroviario de mercancías por inversiones en la Red Ferroviaria de Interés General.

1. Con el fin de mitigar los efectos económicos de las restricciones de capacidad con impacto significativo que sean consecuencia de las obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General generadas hasta el 31 de diciembre de 2026, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá otorgar las aportaciones que se prevén en esta disposición.

Se entenderá que una restricción de capacidad tiene impacto significativo en los tráficos ferroviarios de mercancías cuando su duración supere los siete días naturales consecutivos y tenga como consecuencia alguno de los supuestos siguientes:

- a. La supresión del servicio previsto.
- b. El desvío del servicio por un itinerario alternativo, que implique una distancia adicional a recorrer superior a los valores reflejados en la siguiente tabla:

Longitud original del recorrido d0 [km]	Distancia adicional a recorrer
$d0 \leq 250$ km	25 [km]
$d0 > 250$ km	$0,10 \cdot d0$ [km]

- c. Una reducción de carga neta transportada mayor o igual al 10% de la carga neta a transportar originalmente.

Estas aportaciones se instrumentarán como entrega dineraria sin contraprestación por la actividad objeto de la ayuda.

2. Podrán beneficiarse de las aportaciones previstas en este artículo las empresas ferroviarias con capacidad de infraestructura adjudicada afectadas por restricciones temporales de capacidad con impacto significativo debidas a la ejecución de obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que se refieran a servicios de transporte ferroviario de mercancías en los que concurran los tres requisitos siguientes:

- a. Que los servicios ferroviarios inicialmente planificados se vean condicionados por impactos significativos ocasionados por alguna restricción temporal de capacidad debida a la inversión en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General.

b. Que los servicios inicialmente planificados se realicen efectivamente a pesar de haber sufrido la restricción temporal de capacidad encuadrándose en alguno de los siguientes supuestos:

1.º Supresión del servicio: se deberán realizar los tráficos que se vieron suprimidos por la restricción temporal de capacidad, una vez finalizada ésta, por el mismo itinerario.

En este supuesto, la empresa ferroviaria se deberá encontrar en alguna de las siguientes circunstancias:

i. Contar con capacidad adjudicada cuando se haya producido la restricción temporal de capacidad.

ii. En el caso de no contar con capacidad adjudicada, debe acreditarse que se han realizado servicios ferroviarios con regularidad por el itinerario afectado por la restricción temporal de capacidad durante los tres meses anteriores al inicio de la restricción temporal de capacidad y los tres meses posteriores a la finalización de la misma. En caso de que la restricción temporal de capacidad afecte a varios horarios de servicio consecutivos, se entenderá satisfecho dicho requisito con la acreditación de los servicios ferroviarios durante los tres meses anteriores a la restricción temporal de capacidad, en el horario de servicio en el que esta se inició, y con la acreditación de los servicios ferroviarios durante los tres meses posteriores a la restricción temporal de capacidad, en el horario de servicio en el que esta finalizó.

2.º Desvío: se deberá realizar el tráfico ferroviario por un recorrido que implique una distancia adicional cuya magnitud se considere impacto significativo, de conformidad con lo previsto en este artículo.

3.º Reducción de carga neta transportada: se deberá realizar el tráfico ferroviario afectado por una reducción de la carga neta transportada cuya magnitud sea considerada impacto significativo, de conformidad con lo previsto en este artículo.

c. Que se trate de restricciones de capacidad con impacto significativo existentes y que puedan acreditarse a la entrada en vigor de esta ley y en todas aquellas que pudieran generarse hasta el 31 de diciembre de 2026.

3. La aportación total a solicitar para un servicio de transporte ferroviario afectado por una RTC se establecerá como el valor mínimo entre los costes adicionales de transporte y el límite de la ayuda total a percibir, según la metodología que, en desarrollo de lo dispuesto en esta disposición, se apruebe por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

4. En la forma y plazos que determine el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, las empresas ferroviarias que se consideren afectadas por restricciones temporales de capacidad con impacto significativo debidas a la ejecución de obras de inversión en la Red Ferroviaria de Interés General deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en este artículo y solicitar la aportación.

5. Mediante Resolución del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se aprobará o denegará la aportación solicitada.

La resolución pondrá fin a la vía administrativa, y en caso de ser afirmativa, recogerá la aprobación de los gastos y autorización los compromisos, la ordenación del procedimiento, los reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como la expedición de los documentos contables derivados de dichas operaciones.

El Administrador de infraestructuras ferroviarias será igualmente competente para instar y resolver los reintegros que procedan.

6. En la forma que determine el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, los beneficiarios de las aportaciones previstas en esta disposición deben

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

comprometerse a mantener, durante 24 meses a contar desde la finalización de los trabajos extraordinarios, un volumen de tráfico no inferior a la media del transporte alcanzado durante los 3 años anteriores, o en su defecto, desde la fecha de inicio de la operación del tráfico en las condiciones y volúmenes de tráfico que fueran consideradas para la prestación de la ayuda, con un margen del 25 %.

7. Las aportaciones serán financiadas con cargo a los presupuestos de Adif y tendrán la consideración de mayor valor de las inversiones que hayan motivado la restricción significativa de capacidad a todos los efectos.

En consecuencia, todos los costes que se ocasionen al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como consecuencia de la tramitación de las aportaciones serán liquidados junto con las inversiones de acuerdo con lo previsto en el Convenio entre la Administración General del Estado y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red.

8. Las aportaciones previstas en esta disposición son incompatibles con la percepción de otras ayudas o subvenciones por la misma restricción temporal de capacidad durante el ejercicio de la convocatoria correspondiente, procedentes de cualquier administración o ente público, nacional, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

Asimismo, estas aportaciones son incompatibles con la obtención de cualquier indemnización derivada de una reclamación motivada por el incremento de los costes del transporte ferroviario ocasionados por una determinada restricción temporal de capacidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran proceder a consecuencia de otros posibles daños de naturaleza distinta a los motivados por la referida restricción temporal de capacidad.

9. Estas aportaciones se rigen por lo dispuesto en este precepto, y supletoriamente, por lo previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, así como en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

10. La concesión de las aportaciones reguladas en la presente disposición estará supeditada a su aprobación por la Comisión Europea en lo relativo al cumplimiento del régimen de ayudas de Estado, en su caso.

JUSTIFICACIÓN

En el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y, concretamente, en relación a la iniciativa Mercancías 30, el Administrador Infraestructuras Ferroviarias (Adif) está acometiendo diversas inversiones en la Red Ferroviaria de Interés General que, en ocasiones, conllevan restricciones temporales de capacidad con afección a los planes de transporte de las empresas ferroviarias y, en especial, de las empresas ferroviarias de mercancías.

Estas restricciones pueden generar sobrecostes y retrasos en la cadena logística, desincentivando en ocasiones que se vuelva a hacer uso del ferrocarril una vez que ha desaparecido la restricción.

Ante esta situación y con el objetivo de fomentar el transporte ferroviario de mercancías e incrementar su cuota modal en un 10%, incluido dentro de la iniciativa Mercancías 30 y en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, de conformidad con lo establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, de Subvenciones, se establece un sistema de ayudas, compatibles con el Derecho de la Unión Europea en los términos previstos en los artículos 93 y 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, para que las empresas ferroviarias que realicen transporte ferroviario de mercancías puedan mantener su tráfico en el modo ferroviario.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 433

ENMIENDA NÚM. 499

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional (Nueva). *Movilidad en los territorios insulares y Ceuta y Melilla.*

De acuerdo a lo recogido en el artículo 13 apartado b respecto a las funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible, el Consejo priorizará la presentación de un informe sobre la movilidad en los territorios insulares y en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, que analice el cumplimiento del derecho a la movilidad sostenible recogido en el artículo 4 en estos territorios, sin perjuicio de las competencias que pudieran pertenecer a las Comunidades y Ciudades Autónomas.

JUSTIFICACIÓN

Se redactará un informe en el que en el que puedan trasladarse las dificultades o complejidades que atraviesa el sector de las islas, así como el de Ceuta y Melilla, lo que también facilitará a las administraciones públicas la toma de decisiones con más conocimiento y consenso.

ENMIENDA NÚM. 500

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición transitoria (Nueva). *Instrumento de planificación estratégica hasta la elaboración del primer Instrumento de Planificación Estatal en Movilidad (IPEEM).*

En tanto no se elabore el Instrumento de Planificación Estatal en Movilidad previsto en el artículo 23 de la presente ley, la «Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030» será el instrumento de planificación estratégica que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la adición de una disposición transitoria con el objeto de aclarar que la actual «Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030» aprobada por Consejo de Ministros el 1 de diciembre de 2022 constituye el instrumento de planificación estratégica que establece el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 434

durante el tiempo que transcurra hasta que se elabore el primer IPEEM, tal y como se define en el artículo 23.

ENMIENDA NÚM. 501

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición final (Nueva). *Incorporación del artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.*

A través del apartado cuatro de la disposición final primera se incorpora a nuestro ordenamiento interno el artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520, por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 502

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final (Nueva). *Modificación de la Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional, en lo concerniente al régimen de jubilación del Director Adjunto Operativo de la Policía Nacional.*

Se modifica el párrafo b) del artículo 5.2 de la Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional, que queda redactado como sigue:

«b) Forzosa, que se declarará de oficio al cumplir el funcionario los sesenta y cinco años de edad, siempre que se cumplan los requisitos exigidos para ello en el régimen de Seguridad Social que le sea aplicable.

No obstante lo anterior, alcanzada la citada edad por la persona titular de la Dirección Adjunta Operativa de la Policía Nacional ésta podrá permanecer en la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 435

situación de servicio activo mientras ostente dicho cargo, pasando a la situación de jubilación en el momento en que se produzca su cese por las causas establecidas en la normativa vigente.»

JUSTIFICACIÓN

Posibilitar la permanencia en servicio activo hasta que se produzca el cese, cuando se cumplan los requisitos para pasar a la situación de jubilación forzosa.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR y el Grupo Parlamentario Socialista al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.— **Montse Mínguez García**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Socialista y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 503

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril y con los servicios regulares en autobús.

1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

2. Las Entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por las líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

3. Los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes intermodales que tengan una etapa en transporte **público** ferroviario y otra etapa en transporte

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 436

público discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas

4. En el caso de que los servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril se vayan a prestar con autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo, las Comunidades Autónomas podrán promover áreas de prestación conjunta entre los municipios afectados y/o extender a las estaciones ferroviarias el régimen previsto en el artículo 127.1 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

5. Los operadores de líneas de transporte regular de personas en autobús u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes conjuntos que tengan una etapa en una línea de transporte regular ya existente y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

JUSTIFICACIÓN

Incorporar al articulado los servicios de movilidad de conexión con los servicios regulares en autobús, además de los ya contemplados con el ferrocarril. Asimismo, se pretende atender al reparto competencial de los servicios de transporte.

ENMIENDA NÚM. 504

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el primer párrafo del apartado 2, quedando como sigue:

[...]

«2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad **tuviera una antigüedad superior a 10 años, o teniendo una antigüedad menor** pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo, **salvo las excepciones indicadas en el artículo 55 y en las disposiciones transitorias quinta y sexta.**»

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se establece un plazo para determinar cuándo debe actualizarse el estudio por defecto, sin perjuicio de casos con plazos menores en los que pudiera ser conveniente actualizarlo. Además, para evitar las posibles contradicciones entre este artículo 54 y lo dispuesto en el artículo 55 y las disposiciones transitorias quinta y sexta, se propone incluir una mención expresa a estos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 437

ENMIENDA NÚM. 505

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica la letra «c)» del apartado 1, quedando como sigue:

[...]

«c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse a **financiar acciones de interoperabilidad en el territorio nacional, respetando en su caso las fórmulas de cooperación entre administraciones públicas que ejerzan la figura de autoridad de transporte público, así como** al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.»

[...]

JUSTIFICACIÓN

Contemplar la posibilidad de facilitar la implantación de títulos de viaje interoperables en todo el territorio nacional mediante su financiación a través del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ)

ENMIENDA NÚM. 506

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 3. c), 4.º, que queda redactado como sigue:

[...]

«4.º Otras condiciones relevantes como la **insularidad o la extra peninsularidad, la** cobertura geográfica, su extensión o la orografía. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos, de formación y sanitarios.»

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 438

JUSTIFICACIÓN

Las características propias de los territorios insulares o extra peninsulares merecen una mención y atención específica para garantizar la movilidad de su ciudadanía en igualdad de condiciones con la del resto de los residentes en territorio español, por ello se propone señalar de manera concreta esta condición.

ENMIENDA NÚM. 507

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 87

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 2, quedando como sigue:

[...]

«2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del **apartado 3.c del** anexo I sobre infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte no se encuentren en soporte digital, los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad a 1 de enero de 2027.»

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 508

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 89

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 439

Texto que se propone:

Artículo 89. *Datos de infraestructuras de transporte existentes y planificadas afectadas por normativa europea.*

1. Para dar cumplimiento a la normativa europea en materia de Red Transeuropea de Transporte y financiación **europea, así como las obligaciones derivadas de la publicación de conjuntos de datos de alto valor, los titulares o gestores de las infraestructuras afectadas por dichas normativas garantizarán la disponibilidad por parte del** Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **de los datos que corresponden con su cometido.**

2. La provisión de los datos **al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** se llevará a cabo en modo gratuito, accesible e interoperable, con las características y según la metodología que se establezca por normativa europea, que podrá ser complementada mediante Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible como entidad responsable de la comunicación de estos datos a la Comisión Europea.

JUSTIFICACIÓN

Añadir los conjuntos de datos de alto valor (High Value Datasets) presentes en la Directiva 2019/1024, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público, y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/138 por el que se establecen una lista de conjuntos de datos específicos de alto valor y modalidades de publicación y reutilización.

ENMIENDA NÚM. 509

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 95. *Transporte de mercancías.*

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

En relación con el transporte de mercancías se deberán tener en cuenta los mecanismos de compensación necesarios para los territorios insulares y extra peninsulares, con el fin de paliar la desventaja para la competitividad de las empresas de estos territorios que supone su dependencia del transporte aéreo y marítimo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 440

JUSTIFICACIÓN

El uso de la vía marítima y aérea para el transporte de mercancías condiciona el tráfico de mercancías con origen o destino en los territorios insulares y extra peninsulares, debido a que el sobrecoste asociado a este tipo de transportes tiene un impacto negativo en la competitividad de las empresas de estos territorios. Por ello, se propone la mención específica a la necesidad de tener en cuenta este hecho y su correspondiente compensación para paliar las desventajas estructurales vinculadas al carácter de insularidad y extra peninsularidad.

ENMIENDA NÚM. 510

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se suprime:

Disposición adicional novena

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Es innecesaria. En el nuevo Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2023, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, se ha eliminado la obligación de recoger esta información en el NAP de transporte multimodal. La obligación queda solamente en el NAP de Tráfico (para evitar solapes), y la provisión de datos a dicho NAP de Tráfico ya viene obligada en el artículo 15 de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética.

ENMIENDA NÚM. 511

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional undécima. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. **Dichas medidas consistirán en:**

a) Impulsar la implantación de autopistas ferroviarias en corredores estratégicos del territorio español. Para ello, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elaborará un plan o programa de autopistas ferroviarias

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 441

en aquellos corredores donde sea viable y exista interés empresarial para su desarrollo.

b) Establecer e implementar un sistema de bonificaciones en los cánones ferroviarios para el tráfico de mercancías con el objeto de impulsar el cambio modal de la carretera al ferrocarril. Estas bonificaciones serán aplicables durante un período mínimo de 5 años.

c) Fomentar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías y mejorar su eficiencia energética y su modernización e innovación. En este sentido, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible definirá un nuevo programa de apoyo al sector del transporte ferroviario de mercancías.

JUSTIFICACIÓN

Introducir en la Ley, de una forma más explícita, algunas de las medidas que se van a implementar para mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte. Dicho cambio viene motivado por la necesidad de dar cobertura a los compromisos adquiridos en la adenda al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que se incluyen dentro del compromiso de aprobación de la propia Ley de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 512

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria octava

De modificación

Texto que se propone:

Disposición transitoria octava. *Digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera y hoja de ruta exigible para la realización de transporte público de personas por carretera.*

1. El Documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, deberá ser necesariamente digital a partir del **1 de enero de 2026**.

2. La hoja de ruta regulada Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de personas por carretera, será necesariamente digital a partir del **1 de enero de 2026**.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 442

ENMIENDA NÚM. 513

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado con el siguiente contenido:

«Cuatro quáter. Se añade un apartado 8 al artículo 59 con la siguiente redacción:

«8. Cuando se trate de un servicio sujeto a obligación de servicio público que ya venía prestándose, y en los casos en los que los trabajadores, en el ejercicio del derecho que tienen atribuido, accedan a ello, el nuevo adjudicatario se subrogará en la relación laboral de los empleados del anterior contratista para cubrir la dotación mínima señalada en los pliegos de licitación, o, en el caso de adjudicación directa, en la propia autorización.»

JUSTIFICACIÓN

En el marco de apertura del mercado de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros sujetos a obligación de servicio público, se hace necesario garantizar que el nuevo adjudicatario se subrogue en la relación laboral de aquel personal mínimo que es necesario, en todo caso, para la prestación de estos servicios.

De acuerdo con la jurisprudencia actual, resulta dudoso que esta subrogación pueda ser establecida en los propios pliegos del nuevo contrato de servicio público, por convenio colectivo o por una norma de rango inferior a una ley.

ENMIENDA NÚM. 514

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado «Cuatro», que queda redactado como sigue:

«Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

~~Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios para la ejecución y financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía. Estas operaciones de integración deberán cumplir los siguientes requisitos:~~

4 bis. En el caso de ejecución de obras ferroviarias que se desarrollen en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios que regulen la ejecución y financiación de estas actuaciones con las condiciones que se establecen a continuación:

a) Cuando se trate de obras ferroviarias de la competencia propia del administrador de infraestructuras ferroviarias, aun cuando conlleven actuaciones de integración urbana, serán ejecutadas y financiadas íntegramente por el propio administrador de infraestructuras sin que sea necesario para ello suscribir un convenio.

No obstante, en este supuesto, si tras una solución definida por el administrador de infraestructuras ferroviarias, se proponen mejoras o adaptaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable por un Ayuntamiento, Comunidad Autónoma, u otro organismo o entidad, estas actuaciones, una vez consensuadas, serán ejecutadas técnicamente por el administrador de infraestructuras, pero su financiación estará sujeta a los límites previstos en la letra b).

b) Cuando se trate de mejoras o integraciones ferroviarias en el entorno urbano, se tendrán en cuenta las siguientes reglas a la hora de determinar su financiación:

1.º En el caso de actuaciones puntuales de mejora de la permeabilidad de la traza ferroviaria, basadas exclusivamente en la construcción de pasos superiores o inferiores, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir un porcentaje de financiación superior al setenta por ciento (70 %) del coste total de la infraestructura.

2.º En el caso de soluciones de integración que, manteniendo el trazado ferroviario en planta y en la rasante o cota actual, estén basadas en la ejecución de pasos superiores y/o inferiores a lo largo de la traza ferroviaria y actuaciones de tratamiento de bordes en los márgenes de la infraestructura ferroviaria, tales como tratamiento vegetal de taludes, creación de zonas verdes, pantallas, o espacios públicos integrados, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán llevar a cabo la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del del setenta por ciento (70 %) del coste total de la infraestructura.

En cualquiera de los dos casos anteriores, la titularidad y responsabilidad del mantenimiento de los distintos elementos de los pasos superiores o inferiores se regirá por lo previsto reglamentariamente, sin perjuicio de lo que pudieran establecer los convenios o acuerdos entre el titular y el administrador de infraestructuras.

3.º En el caso de soluciones de integración basadas en la construcción de viaductos ferroviarios, los administradores de infraestructuras ferroviarias asumirán

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

un porcentaje máximo para su financiación del setenta por ciento (70%) del coste total de la infraestructura.

4.º En el caso de soluciones de integración basadas en la eliminación de las infraestructuras ferroviarias de la superficie, mediante la construcción de una variante de trazado en planta, los administradores de infraestructuras ferroviarias asumirán un porcentaje máximo para su financiación del treinta por ciento (30%) del coste total de la infraestructura.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán íntegramente la superestructura ferroviaria y las instalaciones asociadas al suministro de energía y las de seguridad ferroviaria, señalización y comunicaciones.

5.º En el supuesto de que la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie se realice ocultando total o parcialmente la línea ferroviaria (soterramiento, depresiones y cubrimiento), la titularidad de los nuevos elementos estructurales tales como pilares, muros y losas, dovelas, etc. corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, salvo acuerdo en contrario y que por un instrumento de planeamiento urbanístico se establezca otra titularidad en consideración a su caracterización como obra de urbanización.

6.º En los casos en que ocultar las infraestructuras e instalaciones ferroviarias conlleve la modificación de la cota de la rasante ferroviaria, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un máximo del treinta por ciento (30%) del coste total de la infraestructura.

Si, por el contrario, ocultar la vía no conlleva la modificación de la rasante ferroviaria, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un máximo del cincuenta por ciento (50%) del coste total de la infraestructura.

En ambos casos, en los que se genera un nuevo suelo para la ciudad, será necesario garantizar mediante convenio, la ejecución de la urbanización sobre la losa por parte de la administración competente con los condicionantes necesarios que permitan garantizar la integridad y el mantenimiento de dicha losa, así como la correcta explotación ferroviaria del nuevo túnel ferroviario generado.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias no asumirán la financiación de las obras de urbanización, más allá de las obligaciones urbanísticas que les correspondan, en su caso, como titulares de aprovechamientos urbanísticos correspondientes a suelos liberados del uso ferroviario o a suelos que permanecen afectos al servicio ferroviario, pero a los que el planeamiento atribuya aprovechamiento urbanístico lucrativo.

En el caso de que la caverna de la nueva estación sea soterrada, con el nivel de la playa de vías por debajo de la rasante inicial y considerándose incluidas las zonas subterráneas tanto de andenes como las zonas de paso y servicio para los viajeros, los administradores de infraestructuras ferroviarias asumirán hasta un máximo del 20% de su financiación.

7.º En cualquiera de los casos anteriores, el coste incluirá todas las partidas necesarias para su ejecución y correcta explotación como pudieran ser, drenajes, servicios afectados, instalaciones de protección civil y seguridad, estaciones y otras actuaciones provisionales que fuera necesario ejecutar hasta su culminación.»

JUSTIFICACIÓN

Racionalizar y homogenizar en toda la red ferroviaria de interés general las actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable con criterios que abarquen la práctica totalidad de casos que se puedan presentar

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 445

ENMIENDA NÚM. 515

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Cuatro quinquies. Se añade una disposición transitoria duodécima, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria duodécima. *Actuaciones de integración urbana en ejecución.*

No será de aplicación lo dispuesto en el apartado 4 bis del artículo 6 a las obras de integración que, sin tener convenio de colaboración con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, se encuentren licitadas con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo apartado 4 bis del artículo 6.

A estos efectos, se entiende licitada una obra cuando se dicta la resolución que aprueba el expediente de contratación disponiendo la apertura del procedimiento de adjudicación.

En el caso de que las obras de integración se ejecuten por fases, sí resultará de aplicación el apartado 4 bis del artículo 6 a las obras de las fases siguientes que se liciten con posterioridad a la entrada en vigor del nuevo apartado 4 bis del artículo 6.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda formulada al apartado «Cuatro» de la disposición final sexta, se incorpora el régimen transitorio para aquellas actuaciones de integración que, sin tener convenio de colaboración, sus obras se encuentren ya licitadas.

ENMIENDA NÚM. 516

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se suprime:

Disposición final séptima. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se suprime esta disposición adicional ya que se considera más adecuado que la modificación del artículo 43 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, se lleve a cabo mediante el Proyecto de Ley por el que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 446

julio, sobre Navegación Aérea y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que está actualmente en las Cortes para su aprobación.

ENMIENDA NÚM. 517

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Disposición final décima. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final décima. *Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.*

El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros previsto en el artículo 58 y siguientes de la ley se empezará a utilizar **en el ejercicio presupuestario siguiente al de la publicación de las bases reguladoras de las subvenciones con dicho fin y se liquidará en el ejercicio presupuestario posterior.**

Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán **en un plazo máximo de 12 meses desde la entrada en vigor de la ley.**

De conformidad con lo establecido por el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, el importe máximo de las subvenciones se ajustará a las disponibilidades presupuestarias de cada año.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 518

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Anexo I

De modificación

Texto que se propone:

ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de personas y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del título V de la presente ley.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

a) Servicios de transporte incluidos: Aéreo, ferroviario, metro, tranvía, autobús urbano e interurbano, así como cualquier otro servicio de transporte de personas que pueda incluirse dentro de esta categoría.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos **estáticos** a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, **y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación y realización del viaje, todo ello de acuerdo con** la información sobre servicios de transporte programado requerida en el Anexo del **Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.**

c bis) Datos dinámicos a proporcionar: información en tiempo real referente a horarios de paso, retrasos, incidencias, y cualquier otra información que pueda resultar de interés en el desarrollo del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

c ter) Datos históricos a proporcionar: datos históricos de retrasos y cancelaciones, todo ello de acuerdo con la información sobre servicios de transporte programado requerida en el Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de

carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: **Los** responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente **sus** datos **cuando se produzcan cambios** y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten **ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.**

e) Formatos: estándar europeo NeTeX, GTFS (General Transit Feed Specification), **SIRI, DATEX II o GTFS Realtime, según corresponda**, o formatos alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de personas y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de personas y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta, ciclo o patinete compartido, bicicleta, ciclo o patinete de alquiler, y todos aquellos servicios de transporte de personas y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: **Disponibilidad, ubicación y forma de acceso** a los vehículos, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental y cualquier otra información que pueda resultar de interés para las posibles personas usuarias de estos servicios, **todo ello de acuerdo con** la información sobre servicios de transporte y movilidad a la demanda requerida en el **Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el** Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

d) Actualización de datos: Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente **sus** datos **cuando se produzcan cambios** y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten **ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.**

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 449

casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para éstos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.

b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos **estáticos** a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos disuasorios y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos, y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación y realización y el desarrollo del viaje, **todo ello de acuerdo con** la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el Anexo del **Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el** Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

c bis) Datos dinámicos a proporcionar: información en tiempo real sobre el funcionamiento de ascensores, escaleras mecánicas, entradas y salidas cerradas y otros servicios, y cualquier otra información en tiempo real que pueda resultar de interés en el desarrollo del viaje, todo ello de acuerdo con la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el Anexo del Reglamento Delegado 2024/490 de la Comisión del 29 de noviembre de 2023, que actualiza el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos

d) Actualización de datos: Los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente **sus datos cuando se produzcan cambios** y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten **ellos mismos o por indicación del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal, de usuarios finales, desarrolladores o de cualquier otra entidad intermediaria.**

e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 450

casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.

f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora Técnica. También se suprimen los aspectos relativos a los puntos de suministro de combustibles tradicionales y de fuentes de energía alternativas puesto que en el nuevo Reglamento Delegado 2024/490 ya no se hace referencia a los mismos.

ENMIENDA NÚM. 519

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

ANEXO II

De modificación

Texto que se propone:

ANEXO II

Actuaciones e importes incluidos en la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal

El presente anexo recoge las actuaciones en infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal a las que se hace referencia en los artículos del capítulo III ('Planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal') del título III de la ley.

Para cada tipología de actuación se indica el importe total estimado mínimo según la definición recogida en el artículo 2, sin IVA y en millones de euros, a partir del cual aplican las evaluaciones ex ante a las que se hace referencia en los artículos 53 y 54 de la ley.

A efectos de la aplicación de esta ley y en el caso de que una actuación pudiera corresponder de manera inequívoca a varias tipologías, ésta se asignará a la de menor importe total estimado de entre ellas.

Tipología de actuación	Importe total estimado mínimo, sin IVA (M€)
Actuaciones en carreteras del Estado.	
Nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las carreteras existentes (duplicaciones de calzada, aumentos de capacidad y acondicionamientos)	30
Nuevos enlaces o remodelación de nudos existentes.	6

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 451

Tipología de actuación	Importe total estimado mínimo, sin IVA (M€)
Otras actuaciones no incluidas en los apartados anteriores y no recogidas en las excepciones del artículo 55 de esta Ley.	30
Actuaciones en infraestructura ferroviaria del Estado.	
Nuevos tramos (incluyendo estaciones y terminales de mercancías).	50
Modificaciones de tramos (incluyendo estaciones y terminales de mercancías).	50
Ampliaciones de capacidad de tramos.	50
Nuevas estaciones y nuevas terminales de mercancías.	0
Mejora o reposición de estaciones o de terminales de mercancías.	6
Operaciones de integración del ferrocarril en ciudades.	0
Otras actuaciones ferroviarias no incluidas en los apartados anteriores y no recogidas en las excepciones del artículo 55 de la ley.	50

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 520

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional (Nueva). *Ampliación del ámbito de aplicación de la disposición adicional centésima octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023*

En relación a lo recogido en la disposición adicional centésima octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, a partir de la entrada en vigor de la presente ley la experiencia piloto se extenderá de forma general para la conexión de todos los viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud sin limitación de residencia.

De este modo, de acuerdo a lo establecido en el apartado anterior y como experiencia piloto, en el plazo máximo de 60 días desde la entrada en vigor de la presente ley, se establecerá por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible las condiciones a aplicar para la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 452

implantación de este régimen para la conexión de viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud.

JUSTIFICACIÓN

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible está desarrollando nuevas soluciones de movilidad que permitan a la ciudadanía el uso de los servicios públicos de transporte mejor adaptados a sus necesidades y que resulten más eficientes para el sistema de transporte.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, aprobada por el Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021, recoge en el eje 1 la movilidad para todos.

En este sentido, la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y identificó la necesidad de dar salida a las necesidades de movilidad de las capitales de provincia que no disponen de servicio de alta velocidad y en los que su implantación requeriría dotaciones económicas extraordinariamente elevadas con proyectos de plazo temporal muy elevado.

En este sentido, la necesidad de los ciudadanos se centraría en disponer de servicios de transporte público entre estas capitales de provincia y las estaciones de alta velocidad más cercanas existentes ya actualmente.

Se identificó en dicha disposición como experiencia piloto al caso de Soria-Calatayud, que se ha venido desarrollando a lo largo de 2023, que recogía una limitación para su aplicación ya que solo podían utilizar esta experiencia piloto los viajeros residentes en la provincia de Soria.

La experiencia conseguida a lo largo del año 2023 en la experiencia piloto aconseja eliminar dicha limitación, extendiendo la aplicación de la medida a todos los viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud, de modo que la experiencia piloto permita conocer con detalle los efectos que este tipo de medidas suponen en la conectividad de los ciudadanos y así disponer de mayor conocimiento para la posible implantación del régimen de bonificaciones para los viajes intermodales mencionado en el apartado primero de la disposición adicional centésima octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, que no contempla limitaciones de dicho tipo.

ENMIENDA NÚM. 521

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final (Nueva). *Modificación del Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras.*

El Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se añade un artículo tercero ter con la siguiente redacción:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 453

«La presente tasa no será de aplicación a la prestación de trabajos facultativos de dirección e inspección de las obras realizadas en el ámbito de las carreteras del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad el objeto de la tasa ha dejado de ser aplicable por dos motivos fundamentales:

— Si bien es cierto que el Director de las obras es un funcionario perteneciente a la Administración, el resto de los miembros que componen la dirección facultativa de las obras de carreteras se integran en ella a través de un contrato de servicios de la asistencia técnica para el control y vigilancia de las obras, ya que no dispone de los presupuestos de dietas y horas extraordinarias precisos para llevar a cabo eficazmente los citados trabajos.

— La tasa se ingresa en el Tesoro Público, no revirtiendo en la dirección facultativa de las obras.

Por último, supone un incremento del precio de todas las obras de carreteras de un 4 % ya que al ser una cantidad fija el contratista lo incluye en sus gastos generales asumiendo ese sobrecoste, por tanto, la Administración.

ENMIENDA NÚM. 522

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final (Nueva) *Puesta en marcha de la Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas*

El reglamento al que hace referencia el artículo 2.2 letra d) por el que se regule el funcionamiento y competencias de la Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas deberá estar aprobado antes del 30 de junio de 2026.

JUSTIFICACIÓN

Dar cobertura a los compromisos adquiridos en la adenda al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), vinculados a la aprobación de la propia Ley de Movilidad Sostenible.

ENMIENDA NÚM. 523

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 454

De adición

Texto que se propone:

Disposición final (Nueva). *Salvaguarda del rango de disposiciones reglamentarias.*

Las determinaciones incluidas en normas reglamentarias que son objeto de modificación por esta ley podrán ser modificadas por normas del rango reglamentario correspondiente a la norma en que figuran.

JUSTIFICACIÓN

Salvaguarda del rango de disposiciones reglamentarias

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (BNG), **Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 524

**Grupo Parlamentario Euskal Herria
Bildu**
**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**
Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal.

[...]

7. Los vehículos de transporte de pasajeros por carretera con título habilitante de cualquier país miembro de la UE y cuya principal actividad sean las rutas internacionales, podrán hacer en España paradas para recoger y dejar viajeros en cualquier localidad, en cumplimiento del Reglamento (CE) número 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009. Para garantizar la condición de internacional de la línea que se establece en dicho reglamento, el porcentaje de cabotaje realizado en el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 455

territorio español no podrá exceder el 49% del total de pasajeros transportados.

La Administración General del Estado podrá participar en la financiación de estos servicios.

[...]

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Republicano y el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.— **Gabriel Rufián Romero**, Portavoz Grupo Parlamentario Republicano y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 525

Grupo Parlamentario Republicano
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 1 y el punto 4 del Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. En el plazo de ~~24~~ **18** meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas, **su agregados** y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de ~~500~~ **100** personas trabajadoras o ~~250~~ **50** por turno.

Los centros de trabajo deberán designar un Gestor de movilidad. El Gestor de movilidad deba dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, sera el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados.

A través de la Agencia de Fomento de la Movilidad Sostenible al trabajo (propuesta en el artículo 21 del presente anteproyecto Ley) se realizará un Programa de formación y soporte técnico de los Gestores de movilidad de los centros de trabajo que materializan las Comunidades Autónomas.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 456

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de ~~1.000~~ **250** personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de ~~500.000~~ **200.000** habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de octubre de 2024.—**Miguel Tellado Filgueira**, Portavoz Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 526

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes. **En este sentido, según la AEMA el transporte fue responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE en 2019, de los cuales el 71,7% provino del transporte en carretera. Así pues, la contaminación producida por el transporte es responsable de la mayor parte de los contaminantes atmosféricos en entornos urbanos. A este respecto, la edad media del parque de automóviles en España alcanza los 14,2 años de antigüedad al cierre del 2023, siendo uno de los parques más envejecidos de Europa superando la media de edad del continente de 11,5 años. Como consecuencia de este envejecimiento del parque automovilístico, alrededor del 1% de los vehículos en circulación son causantes de hasta el 40% de las emisiones. Por esta razón, resulta imprescindible adoptar medidas encaminadas a fomentar el rejuvenecimiento del parque y a sacar de circulación aquellos vehículos que sean considerados como grandes emisores.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 457

También la AEMA concluye que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, por factores como su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido que la población en general y, además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

Con el objetivo de acabar con esta situación y combatir las emisiones nocivas producidas en el transporte, los municipios deberían poder utilizar mecanismos para medir empíricamente las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad del aire establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 527

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

~~Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la disposición transitoria tercera se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto y las administraciones públicas deben fomentar su uso. Sin embargo, no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido, para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes y que faciliten el~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 458

~~derecho a la movilidad sostenible de los ciudadanos o ciudadanas de los municipios afectados.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 528

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Hasta el momento de aprobación de la presente ley, existían en el ordenamiento jurídico español dos Consejos de carácter consultivo en materias vinculadas al transporte y la movilidad:

— El Consejo Nacional de Transportes, regulado en el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

— El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, creado por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

~~El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles integrará al primero y asegurará la coordinación con el segundo, que mantendrá su naturaleza de órgano consultivo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial. Será el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate de la administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes, y se constituirá en secciones, según los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 529

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 459

Texto que se propone:

~~En primer lugar, se establecen los principios a los que deben responder las obligaciones de servicio público en servicios de transporte de competencia estatal y los contratos de servicio público, como son la necesidad y la proporcionalidad de la intervención pública en el mercado, la eficiencia en el sistema de transportes, la eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público, la intervención temporal en el mercado, la cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas, así como otros principios inspiradores de la ley con carácter general como son los de transparencia, objetividad y no discriminación, de rendición de cuentas y responsabilidad.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 530

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de personas por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la disposición final cuarta, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal y a la posibilidad de que ciertos tráfic~~os~~ puedan prestarse en régimen de ~~libre competencia~~ **no exclusividad**.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 531

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 460

Texto que se propone:

Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y **se justifique vaya acompañado de un estudio previo que asegure** la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 532

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Se trata de materializar que el derecho a la movilidad sostenible no debe limitarse al acceso al transporte público ni a una visión centrada en las infraestructuras, sino que se deben utilizar todos los mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas sin necesidad de disponer de un vehículo ~~privado~~ **particular** motorizado, y con un uso eficiente de los recursos públicos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 533

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 461

Texto que se propone:

Artículo 1. *Objeto y finalidad de la ley.*

1. La presente ley tiene por objeto :

a) establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

b) conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad en 2050, incluyendo en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero actualizados a los compromisos adquiridos ante la Unión Europea.

2. En particular esta ley pretende:

a) Establece ~~¶~~ los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema **multimodal integrado de transporte** ~~integrado de movilidad~~ para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad, **teniendo en cuenta las necesidades de movilidad de cada momento, tanto en los entornos urbanos como en los rurales, apostando por la convergencia y la coexistencia de diferentes formas de transporte.**

b) Facilita ~~¶~~ la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.

c) Dota ~~¶~~ a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.

d) Fortalece ~~¶~~ los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.

e) Crea un ecosistema de colaboración público-privada, que pueda suponer un mejor aprovechamiento de la tecnología y los recursos existentes para la movilidad.

~~e)–f)~~ Establece ~~¶~~ un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano **y autonómico** que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 534

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 2. *Definiciones*

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

c) Área o entorno metropolitano: área geográfica ~~urbanizada~~ con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos **y rurales** en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas **entre sus diferentes núcleos de población**.

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, ~~creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte;~~ **y que se encarga de gestionar el transporte en áreas metropolitanas y rurales, mediante la colaboración con autoridades locales y autonómicas, con el objetivo de realizar una gestión integrada del transporte en su área de competencia.**

[...]

f) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible **y con la máxima eficiencia energética y sostenibilidad**.

[...]

ñ) Plan de movilidad sostenible de entidades locales: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social** ~~como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.~~

o) Plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental **que garanticen, a su vez, el crecimiento económico y la equidad y bienestar social** que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente.

[...]

q) Servicios de transporte público de personas a la demanda: aquellos que se prestan ~~por cuenta ajena~~, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público **o previa autorización en caso de un servicio regular de uso** con cualquier ~~medio de transporte~~ ~~elase de vehículo~~.

[...]

s) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler **con o** sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, **los taxis, las VTC y los servicios de arrendamiento de vehículos con y sin conductor**, el «carsharing», «motosharing», bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

[...]

w) **Multimovilidad: agrupación de servicios de movilidad accesibles a través de una plataforma o aplicación, mediante la cual las personas usuarias**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 463

pueden utilizar una o varias de estas alternativas para realizar un recorrido o trayecto de forma integrada, mejorando su eficiencia y sostenibilidad.

x) **Hub de servicios de movilidad:** plataformas u espacios como aparcamientos, estaciones de servicio, u otras instalaciones nuevas o existentes que, integren un conjunto de tecnologías y servicios que favorezcan la intermodalidad y que funcionen como espacios estratégicos de movilidad sostenible, facilitando el acceso a las distintas opciones de movilidad personal, servicios de movilidad compartida, y servicios de movilidad colaborativa o «carpooling»; con dotación de infraestructura de recarga y/o repostaje; y con espacio para actuar como plataforma de última milla.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 535

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 3

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 3. *Relaciones entre las diferentes entidades administraciones públicas del sector público.*

1. **Las entidades del sector público enumeradas en el artículo 1.3.º** ~~Las administraciones públicas~~ ajustarán sus actuaciones **en materia de transportes** a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.

2. **Las entidades del sector público enumeradas en el artículo 1.3.º** ~~Las administraciones públicas~~, en ejercicio de sus competencias en materia de transportes podrán concertar el establecimiento de criterios y objetivos comunes con el fin de mejorar la calidad del sistema de movilidad, empleando para ello los instrumentos de gobernanza regulados en el título I de la presente ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 536

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 464

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 4. *Derecho a la movilidad sostenible.*

1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de **multimovilidad** sostenible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana. **Este sistema de movilidad multimodal sostenible ofrecerá a los ciudadanos y las ciudadanas un amplio abanico de medios y modos de transporte sostenibles, entre los cuales podrán elegir libremente cómo desean ejercer su derecho a la movilidad. De tal forma, se consagra este derecho en nuestro ordenamiento jurídico con un claro carácter instrumental, universal e integrador.**

2. Las administraciones públicas, **en el marco de sus competencias**, deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

[...]

4. El sistema de movilidad, **que será un sistema multimodal plenamente integrado y fluido**, facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida, **servicios particulares**, servicios de movilidad colaborativa y **hub de servicios de movilidad**.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 537

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 5. *Principios rectores.*

La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:

1. Seguridad de las personas y del sistema **multimodal de transporte de movilidad** en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

[...]

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.

b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.

c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, **tomando como base la neutralidad tecnológica para alcanzar los objetivos climáticos.**

[...]

5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando ~~el principio~~ **los principios de neutralidad tecnológica** y de neutralidad competitiva.

[...]

12. Financiación suficiente para que la sostenibilidad (económica, social y medioambiental) y la calidad del transporte sea real y efectiva, e incluyendo la obligación de consignar las correspondientes dotaciones presupuestarias.

13. Universalidad.

14. Unidad de mercado.

15. Lealtad institucional.

16. Coordinación.

17. Información mutua.

18. Cooperación.

19. Colaboración.

20. Coherencia.

21. Eficiencia. Asegurar la eficiencia del sistema de transporte y movilidad mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles.

22. Potenciar la prestación de los servicios de valor añadido a favor de la nueva movilidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 538

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 466

j) La planificación coordinada de infraestructuras y servicios, en especial en los modos terrestres, y entre las distintas administraciones.

k) El control e inspección de los servicios de transporte en cuanto a sus condiciones de nivel de servicio y calidad, de acuerdo con las previsiones planificadas, y los condicionantes de contratación y enclavamiento jurídico.

l) La planificación, impulso, gestión y coordinación para el despliegue de una red suficiente en número, potencia y capilaridad de infraestructura de recarga y repostaje a nivel nacional de acceso público. También, apoyo en la planificación, implementación y financiación de esta infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos, aspecto que quedará recogido en el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 539

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 8. *La Conferencia Sectorial de Transportes.*

1. La Conferencia Sectorial de Transportes es un órgano de cooperación de los previstos en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y en los artículos 9 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.

La Conferencia Sectorial de Transportes deberá coordinarse con los órganos autonómicos y locales competentes en materia de movilidad, garantizando el respeto a las competencias de cada administración y la coherencia de las políticas de transporte en el territorio nacional. Se definirá un reglamento específico para el funcionamiento de la Conferencia, estableciendo mecanismos de toma de decisiones y resolución de conflictos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 467

ENMIENDA NÚM. 540

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 10. *Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.*

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de **medio millón** de habitantes y **los municipios con competencias en materia de movilidad y transporte** ~~las entidades locales designados por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 541

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 12

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 12. *El Consejo Superior de Movilidad Sostenible*

4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las asociaciones de consumidores y usuarios de ámbito estatal más representativas, **de las asociaciones del sector de la movilidad sostenible más representativas**, las universidades y centros de investigación y, en general, de las entidades cívicas y sociales, incluido el sector asociativo de la discapacidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 468

ENMIENDA NÚM. 542

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 13

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 13. *Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.*

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

a) Emitir informe **preceptivo** en el procedimiento de elaboración del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como en sus revisiones. Así mismo informará **preceptivamente** el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

[...]

g) El control e inspección e inspección de los servicios de transporte en cuanto a sus condiciones de nivel de servicio y calidad, de acuerdo con las previsiones planificadas, y los condicionantes de contratación y enclavamiento jurídico.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 543

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 14. *Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).*

3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 469

También recopilará la información sobre el cumplimiento de los objetivos de contratación pública que exige el Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de la Directiva (UE) 2019/1161, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.

6. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, **y respetando la confidencialidad y secreto empresarial**, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas.

[...]

8. En ningún caso la información contenida en el EDIM podrá ser del ámbito privado de los usuarios.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 544

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 15

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 15. *Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.*

1. Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán en el presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la o las partidas necesarias para asegurar el adecuado funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, incluyendo, entre otras, las siguientes:

[...]

3. El Estado deberá prever la financiación específica para cubrir los costes de implementación y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, incluyendo las obligaciones derivadas para las Comunidades Autónomas, Entidades Locales y Consorcios de Transporte. Esta financiación deberá ajustarse a los costes reales de cada administración y ser proporcional a las funciones asumidas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 470

ENMIENDA NÚM. 545

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 16. *El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.*

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y, el Consejo Superior de Movilidad Sostenible **y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** y, por último, será sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento al Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años, **y en todo caso cada vez que se modifique el Plan nacional de Energía y Clima o cualquiera de las normativas europeas, bien Reglamentos de aplicación directa, bien Directivas que hayan de ser transpuestas en la normativa española, con impacto en los requerimientos para una movilidad sostenible.**

4. ~~El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así lo acuerden voluntariamente.~~ **servirá como una referencia para la planificación estatal, pero su cumplimiento no será un requisito obligatorio para que las Comunidades Autónomas y Entidades Locales puedan acceder a la financiación del Estado. La aplicación del DOMOS no podrá en ningún caso condicionar el ejercicio de competencias autonómicas en materia de movilidad.**

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

a) Directrices generales para una movilidad **eficiente y sostenible**, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y, directrices para la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

[...]

6. Son documentos complementarios del DOMOS los documentos de directrices metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 471

en los artículos 19 y 20. Serán informados preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y, por el Consejo Superior de Movilidad Sostenible **y por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**, y sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 546

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 17. *Directrices generales para garantizar el derecho de las personas a una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS.*

1. Las Directrices generales **para garantizar el derecho a** una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener las **reglas pautas** generales que **deben pueden** seguir las administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana y las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población.

2. Las directrices generales para **garantizar el derecho a** una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

a) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad sostenible.

b) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad justo.

c) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad eficaz.

d) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad de acceso equitativo e inclusivo.

e) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que limite los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud.

f) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que favorezca la realización de actividades personales, empresariales y comerciales.

g) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que atienda las necesidades de personas menos favorecidas.

h) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que atienda las necesidades de zonas afectadas por procesos de despoblación.

i) Los mecanismos e instrumentos para garantizar que las personas disfrutarán de un sistema de movilidad que preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.

a)–j) Los mecanismos, e-instrumentos y recursos para integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos, **incluida la movilidad individual**.

b)–k) Los procesos de participación pública.

e)–l) Los procedimientos para la elaboración periódica de encuestas de caracterización de la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.

d)–m) Los instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras y, **específicamente, para la consecución de los objetivos definidos en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos**.

n) Los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, en línea con Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 547

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 19. *Los documentos de directrices metodológicas.*

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:
[...]

f) Distribución urbana de mercancías y **plataformas de última milla**.

g. Política de aparcamiento, y aparcamientos disuasorios y **hub de servicios de movilidad en las ciudades, con descripción de los servicios de movilidad que ofrecen y señalización en las entradas de las ciudades y en su interior sobre su ubicación y servicios de movilidad que ofrecen**.

[...]

j) **Implantación de infraestructura de recarga y repostaje**.

k) **Directrices sobre el diseño de los sistemas de movilidad compartida en el ámbito urbano**.

[...]

4. En el seno del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se podrá acordar el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas. **El Consejo Superior de Movilidad Sostenible informará sobre su contenido**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 473

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 548

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 20. *Los documentos de guías de buenas prácticas.*

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

- a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.
- b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.
- c) El fomento de la red de transporte público con especial atención a la integración multimodal.**
- d) El fomento de la electrificación de la red de transporte público.**
- e) El fomento de ecocombustibles, combustibles sintéticos y otros combustibles sostenibles para la aviación y la movilidad por carretera.**
- f) El fomento del uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.**
- g) El fomento de la movilidad eléctrica compartida.**
- h) El fomento del reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.**
- ~~e)–i)~~ Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
- ~~d)–j)~~ Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.
- ~~e)–k)~~ El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.
- ~~f)–l)~~ Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.
- m) El fomento de la multimovilidad sostenible.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 474

ENMIENDA NÚM. 549

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 21. Concienciación y sensibilización.

1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:

a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta **toda** la movilidad sostenible, **incluida la movilidad individual**, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud, y el medioambiente **y el transporte público**.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 550

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 22

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 22. *Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.*

5. Asimismo, en el ámbito ~~de la educación superior universitario~~ y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 475

ENMIENDA NÚM. 551

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 23

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 23. *Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal **de planificación conjunta de transporte por carretera y ferroviario y del mapa concesional conjunto de servicios**, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad y eficiencia adecuados.

[...]

3. Su contenido deberá ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional, **los objetivos recogidos en la normativa europea relativos, de manera directa o indirecta, a energía y clima** y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad.

4. Se deberá prestar una atención especial **a la cohesión social, a la vertebración territorial, al desarrollo rural y urbano sostenibles y a** ~~al principio de desarrollo territorial y urbano sostenible~~, los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, así como a los objetivos sobre conservación de la biodiversidad.

[...]

8. El plazo máximo de vigencia del IPEEM será de diez años. Cada cinco años se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones, **y en todo caso cada vez que se modifique el Plan nacional de Energía y Clima o cualquiera de las normativas europeas, bien Reglamentos de aplicación directa, bien Directivas que hayan de ser transpuestas en la normativa española, con impacto en los requerimientos para una movilidad sostenible.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 552

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 24

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 476

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 24. *Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.*

1. Las Comunidades Autónomas, en el ámbito de su competencia, podrán aprobar los instrumentos de planificación en materia de transportes y movilidad.

2. ~~Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS para las Comunidades Autónomas que lo hubieran informado positivamente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16.~~ **Los instrumentos de planificación de transporte y movilidad ya existentes en las Comunidades Autónomas, que se encuentren vigentes en el momento de la aprobación de esta ley, serán considerados válidos como instrumentos de planificación, siempre que se adecuen a los objetivos generales de esta norma. La adaptación de dichos planes deberá realizarse en un plazo de cinco años desde la entrada en vigor de esta ley.**

3. Las obligaciones y actuaciones de planificación, comunicación, revisión y seguimiento establecidas en esta ley para las Comunidades Autónomas y consorcios de transporte deberán contar con una dotación económica suficiente proporcionada por la Administración General del Estado.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 553

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 25

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 25. *Planes de movilidad sostenible de entidades locales.*

1. En el plazo de ~~un año~~ **dos años** desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad.

[...]

6. **Los instrumentos de planificación de transporte y movilidad ya existentes en las entidades locales, que se encuentren vigentes en el momento de la aprobación de esta ley, serán considerados válidos como instrumentos de planificación, siempre que se adecuen a los objetivos generales de esta norma. La adaptación de dichos planes deberá realizarse en un plazo de cinco años desde la entrada en vigor de esta ley.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 477

7. Las obligaciones y actuaciones de planificación, comunicación, revisión y seguimiento establecidas en esta ley para las entidades locales y consorcios de transporte deberán contar con una dotación económica suficiente proporcionada por la Administración General del Estado.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 554

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 26

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 26. *Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.*

1. Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos **uno cualquiera de los siguientes**: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y **usuarios**, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 555

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 27. *Planes de movilidad sostenible al trabajo.*

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el

artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno **cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad.**

[...]

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a **la mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, por lo que se fomentará la formación en ambas vertientes** ~~la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo~~. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 556

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 29

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 29. *Sistema de medios de movilidad* ~~en el ámbito urbano~~.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, ~~en el ámbito urbano~~ las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables ~~en los entornos urbanos y metropolitanos~~, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:

a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.

b) Vehículos de movilidad personal y ciclomotores eléctricos.

~~b)–e)~~ El transporte público colectivo y **vehículos bajo demanda.**

~~e)–d)~~ Los esquemas de movilidad de alta ocupación y **los servicios de movilidad colaborativa** que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 479

~~d)~~e) En relación con el vehículo ~~privado~~ **particular** deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, ~~así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.~~

La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.

2. En relación con el transporte ~~urbano~~ de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar ~~la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.~~ **soluciones en la optimización de repartos a través de nuevos modelos de distribución de mercancías, facilitando el acceso a vehículos motorizados cero emisiones o menos contaminantes acorde a la oferta tecnológica existente por tipo y dimensiones de vehículo industrial, o no motorizados como la ciclo logística u otros medios eficientes.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 557

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 30

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 30. *Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.*

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

[...]

c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo **y en vehículos de movilidad personal**, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, **y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas.**

[...]

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:

a) La elaboración de normativa municipal que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 480

características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.

c) La planificación y desarrollo de una infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos de acceso público con el objetivo de facilitar el despliegue de los vehículos de cero y bajas emisiones para el transporte de personas y mercancías.

~~e)~~^{d)} El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.

~~d)~~^{e)} La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público **y particular**, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

~~e)~~^{f)} La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

~~f)~~^{g)} El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos **de cero y bajas emisiones no motorizados**.

~~g)~~^{h)} La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 558

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 31

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 31. *Movilidad inclusiva para personas con discapacidad o movilidad reducida*

Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

[...]

e) Deberán ~~Podrán~~ considerar a las personas con discapacidad y sus acompañantes a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 481

ENMIENDA NÚM. 559

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 33

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 33. *Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones públicas vinculadas al sistema de transportes y movilidad.*

Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:

a) La realización progresiva de actuaciones en terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones **públicas** vinculadas al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad y uso eficiente de los recursos. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo.

b) La utilización de energía procedente de fuentes renovables y la contratación de energía con garantías de origen renovable por parte de los titulares o prestadores de servicios en los edificios o instalaciones a las que se refiere el apartado anterior, bien mediante el autoconsumo o utilizando garantías de origen en la contratación de dicha energía.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 560

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 34

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 34. *Carriles reservados a determinados vehículos*

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones **en consonancia con la clasificación ambiental de**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 482

vehículos que determine la Dirección General de Tráfico en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. **En cualquier caso, las autoridades competentes velarán por que en dichos carriles se garantice la fluidez, regularidad y frecuencia en la prestación de los servicios.**

En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio **y la minimización del impacto ambiental en consonancia con la clasificación ambiental de vehículos que determine la Dirección General de Tráfico, y minimice el impacto ambiental**, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

[...]

4. Las administraciones públicas colaborarán, en la medida en que sus recursos técnicos y presupuestarios lo permitan, para asegurar que las soluciones que se planteen garantizan la continuidad de los carriles entre las vías competencia de distintas administraciones, la gestión dinámica de los mismos, y, en su caso, la continuidad de dichos carriles hasta los intercambiadores de transporte, **así como hasta hub de servicios de movilidad.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 561

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 36. *Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.*

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes, y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica **y los comercializadores de electricidad**, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 483

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista. **El Plan de despliegue contemplará la totalidad de la superficie del puerto, incluyendo aquellas áreas gestionadas en régimen concesional.**

El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones de **contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero**, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.

El plazo para disponer del Plan de despliegue será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 562

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 37

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 37. *Cálculo e información de la huella de carbono.*

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte **o servicios de movilidad** o actividades auxiliares o complementarias del transporte **o servicios de movilidad**. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas.

2. En el plazo de **dos años** ~~un año~~ desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4 de este artículo, y según las condiciones que en ella se establezcan, **y siempre que se hayan desarrollado previamente herramientas sectoriales de cálculo**, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte **o servicios de movilidad** de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte **o servicios de movilidad**. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte **o servicios de movilidad** según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 484

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, **ratificará la metodología de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de viajeros y mercancías que la Unión Europea apruebe a este respecto. desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance. Esta ratificación se complementará** especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte **o servicios de movilidad. Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 563

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 38

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 38. *Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.*

2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el artículo 35 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, y se dotarán de un plan de reducción **de las emisiones de gases de efecto invernadero, que podrá incorporar medidas de compensación de ésta. que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 564

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 39

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 485

Texto que se propone:

Artículo 39. *Sistemas de gestión ambiental y de la energía.*

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte **y servicios de movilidad** o gestores de infraestructuras de transporte.

Los prestadores de servicios de transporte **y servicios de movilidad** y gestores de infraestructuras podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.

Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero.

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, fomentarán la introducción de requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios, **licitación de servicios de movilidad** o de concesión de servicios **de movilidad o servicios** de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 565

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 40. *Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.*

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril, **recíprocamente o con otros modos de transporte**, faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 486

emisiones, como la bicicleta o ciclo, **otros vehículos de movilidad personal y el transporte público bajo demanda** en trayectos urbanos e interurbanos.

3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad, **incluyendo la publicación de las direcciones, servicios y ocupación en tiempo real de los hub de servicios de movilidad.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 566

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 41

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 41. *Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intraautonómicos.*

~~1.— En el ámbito de sus competencias, las Comunidades Autónomas deberán garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas en los desplazamientos que discurren dentro de su territorio, mediante los oportunos servicios de transporte y servicios de movilidad, en los términos previstos en el artículo 42.~~

~~2.— Las Comunidades Autónomas podrán establecer las condiciones en las que las entidades locales pueden contribuir a la implantación de estos servicios.~~

Las administraciones competentes adoptarán las medidas necesarias para asegurar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos, independientemente de su lugar de residencia, promoviendo la cohesión territorial y evitando desigualdades entre zonas urbanas y rurales. Se prestará especial atención a las áreas con riesgo de despoblación, garantizando la prestación de servicios de transporte adecuados y proporcionales a sus necesidades.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 567

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 487

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 42. *Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad.*

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

Las administraciones competentes promoverán la implementación de servicios de transporte a la demanda y soluciones flexibles de movilidad en zonas rurales, adaptando la oferta de transporte a las características específicas de cada territorio y asegurando la sostenibilidad de los servicios mediante mecanismos de financiación pública.

Asimismo, las administraciones **públicas** podrán promover soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos, **así como fomentar los servicios de movilidad colaborativa.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 568

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 43

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 43. *Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.*

1. Las entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión al ferrocarril en cualquiera de sus formas, entre los municipios que no dispongan de estación de ferrocarril y las estaciones más próximas de ferrocarril convencional o de la red de alta velocidad, con horarios coordinados con los de los servicios ferroviarios, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación.

2. Las Entidades locales y las Comunidades Autónomas podrán promover servicios de movilidad de conexión a otras líneas regulares de autobús preexistentes, entre los municipios que no dispongan de parada en la citada línea regular y las paradas más próximas de localidades atendidas por las líneas regulares, con horarios coordinados con los de las líneas regulares, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esta relación.

3. Asimismo, los operadores de transporte ferroviario de personas u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes

intermodales que tengan una etapa en transporte ferroviario y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

4. Asimismo, los operadores de líneas de transporte regular de personas en autobús u otros agentes comercializadores podrán comercializar en un único billete viajes conjuntos que tengan una etapa en una línea de transporte regular ya existente y otra etapa en transporte discrecional, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra esa relación, con o sin contribución financiera de las administraciones públicas.

3 5. En cualquiera de los supuestos citados, Een caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales, y los operadores de transporte ferroviario de personas **y los operadores de líneas de transporte regular**, podrán promover estos servicios, aplicándose para ello el régimen previsto en el artículo 75.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para la modificación de contratos en vigor. Desarrollando el régimen previsto en este artículo, la Administración titular del contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, una vez conocida la solicitud de establecimiento del nuevo servicio por parte de las entidades solicitantes, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a la nueva necesidad de demanda potencial que se pretende satisfacer, estableciendo nuevos servicios o modificando los ya existentes. El acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista. Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público. ~~siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 569

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 44

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 489

ENMIENDA NÚM. 570

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se suprime:

Capítulo II. Artículo 45

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 571

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 46. *Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

a) Descripción de la propuesta, **incluida la relación de tráficos que se atenderán en exclusiva**, y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.

[...]

d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración, **que en todo caso debe ser suficiente, adecuada y determinada en los Pliegos y en la consignación presupuestaria correspondiente.**

[...]

3. Por acuerdo ~~del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos,~~ se establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos de transporte en la normativa europea y en sus normas sectoriales.

[...]

5. **El establecimiento de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.** ~~La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por acuerdo del Consejo de~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 490

Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:

Con carácter excepcional, cuando concurren circunstancias especiales en un territorio o en las condiciones de conectividad que así lo justifiquen para el desarrollo económico y social de las poblaciones afectadas, podrán declararse obligaciones de servicio público que, cumpliendo la normativa europea, no cumplan las condiciones del apartado 3, cuando éstas se hubieran adoptado:

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 572

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 47

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 47. *Corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicios público en transportes de competencia estatal.*

1. Las obligaciones de servicio público, ~~salvo que en su declaración se determine otra cosa,~~ serán objeto de financiación en todo caso por la administración proponente, **sin perjuicio de que puedan establecerse regímenes de financiación complementarios o compartidos con otras administraciones.**

A tal efecto, con carácter previo a su **establecimiento** ~~declaración como obligación de servicio público por el Consejo de Ministros,~~ deberá incorporarse al expediente el compromiso de su financiación expedido por el órgano de la administración proponente competente para la aprobación del gasto.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 573

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 491

Texto que se propone:

Artículo 48. *Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, realizará el seguimiento de las obligaciones de servicio público de competencia estatal prestadas por los diferentes operadores, comprobando que se cumplen las condiciones impuestas para garantizar los servicios establecidos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la «Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público», especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación.

Con el resultado de estas comprobaciones se adoptarán las medidas que correspondan, de acuerdo con lo dispuesto en la ~~legislación general de contratación del sector público y de subvenciones y en la legislación sectorial que resulte de aplicación~~ **normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial tanto a nivel nacional como europeo.**

2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial **tanto a nivel nacional como europeo.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 574

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 50

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 50. *Prestación de servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal en régimen de **no exclusividad** ~~libre~~ ~~competencia~~.*

En los servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, de manera motivada, **previo análisis del impacto en otros servicios en los que se encuentren establecidas obligaciones de servicio público**, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de **no exclusividad** ~~libre competencia~~ en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **debiendo** ~~puediendo~~, no obstante, imponer a los operadores que presten dichos servicios el cumplimiento de determinadas obligaciones **en cuanto a expediciones, frecuencia, requisitos mínimos de material móvil, tarifas...**, en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente. **No obstante, dicha autorización deberá hacerse previamente al establecimiento de las obligaciones de servicio público o a la publicación de los pliegos de contratos de servicio público que pudieran verse afectados.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 492

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 575

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 52. *Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general, **en la infraestructura de recarga y repostaje** y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

- a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.
- b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 576

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 53. *Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.*

4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 493

análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley. **Además, tendrán en cuenta los mecanismos de planificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.**

[...]

9. El Consejo de Ministros, por razones **demostradas** de interés general, podrá autorizar la continuación de aquellos expedientes donde el análisis preliminar no haya alcanzado un resultado positivo. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de estas últimas autorizaciones, **así como a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 577

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 54

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 54. *Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.*

3. El Consejo de Ministros, por razones **acreditadas** de interés general, podrá autorizar la realización de la actuación que no haya alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del Congreso de los Diputados de estas últimas autorizaciones, **así como a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia. En ese caso se establecerán los mecanismos presupuestarios para evitar impactos en el mercado.**

4. La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, con el objetivo de impulsar la innovación en la movilidad, tal y como se define en el Capítulo I del Título V, y teniendo en cuenta el potencial de descarbonización de los proyectos, podrá autorizar la realización de actuaciones que no hayan alcanzado el umbral al que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 578

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 494

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 56. *Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano e interurbano.*

1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, de viajeros ~~reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.~~

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, siempre que tanto si su gestión está atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, **como si se presta directamente por la administración local o autonómica** y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías. **A estos efectos, las islas de los archipiélagos de Canarias y Baleares tendrán la consideración de entorno metropolitano.**

3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, **teleféricos**, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana **e interurbana** con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 579

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 58

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 58. *Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).*

1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:

a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos **e interurbanos, incluidos el metropolitano y el rural**, de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda. **La financiación deberá ser suficiente para la prestación de un servicio de calidad y que sea sostenible social, económica y medioambientalmente, con niveles de servicio homogéneos en todos los territorios asegurando así la unidad de mercado.**

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad, digitalización y accesibilidad universal de la movilidad urbana **e interurbana, incluida la metropolitana y la rural**, en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, ~~aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.~~

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 580

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 59

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 59. *Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.*

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, de viajeros:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 496

a) Las entidades locales que efectivamente presten el referido servicio, independientemente de que tengan o no la obligación de hacerlo según lo señalado en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

~~a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:~~

~~1.º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.~~

~~2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.~~

~~3.º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1.º) y (2.º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.~~

~~4.º Reglamentariamente se podrán establecer las condiciones en las que los municipios no incluidos en los apartados anteriores y que presten un servicio público colectivo de transporte urbano pudieran ser beneficiarios de estas subvenciones.~~

b) Las Comunidades Autónomas, consorcios y entidades locales supramunicipales que presten servicios de transporte interurbano, incluido el metropolitano y el rural.

~~b) c) Las autoridades de transporte metropolitano que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el artículo 56 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.~~

2. La solicitud de subvención por las entidades a las que se refiere al apartado 1. ~~b) c)~~ implicará la imposibilidad de que los municipios integrados en los mismos puedan solicitarlas de manera individual para los mismos servicios.

3. Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, de viajeros en régimen de gestión directa por la **Administración o Entidad Titular** del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 581

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 60

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 497

Texto que se propone:

Artículo 60. *Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.*

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales **al inicio de cada ejercicio, a regularizar** a año vencido, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.

2. Serán beneficiarias las entidades **y administraciones** que reúnan los requisitos previstos en el artículo 59 y que así lo soliciten.

3. Reglamentariamente **o mediante resolución del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:

[...]

d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos, **y favoreciendo siempre la adecuada organización del sistema de movilidad en el territorio y la eficiencia en la gestión por parte de las entidades.** Este factor corrector en ningún caso será inferior a 0,8 1,0 ni superior a 1,2.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 582

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 61

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 61. *Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.*

1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el rural**, de viajeros no podrán superar la ~~mitad~~ **cuarta parte** de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados.

2. Al menos el ~~50 %~~ **75 %** de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano **e interurbano, incluido el metropolitano y el**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 498

~~rural, de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por las personas usuarias, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por las personas usuarias deberán cubrir como mínimo el 25% de los costes operativos. Este requisito se aplicará globalmente al conjunto de ingresos, pudiendo existir tarifas sociales por las que determinados grupos de personas usuarias abonan tarifas inferiores o servicios específicos en los que la cobertura por ingresos procedentes de tarifas resulte inferior a este 25%.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 583

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 62

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 62. *Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana e interurbana*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana **e interurbana, incluida la metropolitana y la rural**, con criterios de concurrencia competitiva.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 584

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 499

Texto que se propone:

Artículo 62 *bis*. *Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, habilitará anualmente una partida de los Presupuestos Generales del Estado para el fomento de la movilidad sostenible, exceptuando la movilidad en el ámbito urbano e interurbano ya recogido en el artículo 56 de esta ley.

2. Esta partida estará destinada a fomentar proyectos de inversión ligados con el desarrollo de una red de infraestructura de recarga de acceso público, priorizando la interurbana en las zonas menos estratégicas, así como los relativos a la renovación de flotas de transporte de mercancías y viajeros con el objeto de su descarbonización.

Esta financiación se llevará a cabo mediante exenciones fiscales, subvenciones en régimen de concurrencia competitiva y por subvención directa.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 585

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 63

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 63. *Principios rectores específicos aplicables al espacio controlado de pruebas para la movilidad.*

1. Las acciones enmarcadas en el espacio controlado de pruebas se registrarán por los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica y estarán orientadas a la innovación en la movilidad, **así como por el respeto a los derechos de propiedad intelectual del resultado del proyecto en favor del promotor y realizador del mismo.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 586

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 66

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 500

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 66. *Régimen de admisión y participación.*

2. Los proyectos deberán contener las medidas de seguridad adecuadas para los participantes, los terceros, las infraestructuras y el sistema de transportes en general, pudiendo ser inadmitidos en caso de observarse en el proceso de evaluación y valoración de los riesgos, que las medidas de seguridad previstas no son suficientes.

A criterio de la Comisión de personas expertas en movilidad, la innovación en movilidad de un proyecto piloto deberá referirse, al menos, a uno de los siguientes aspectos:

[...]

6. El presente artículo no será de aplicación para aquellos proyectos en los que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible esté trabajando en el momento de entrada en vigor de esta Ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 587

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 69

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 69. *Protocolo de pruebas*

4. En el protocolo se establecerán todas las cautelas necesarias para garantizar en cada prueba un sistema específico de protección de los participantes que sea proporcionado al nivel de riesgo del proyecto, conforme a los objetivos establecidos en la legislación vigente en materia de protección de datos y protección de las personas usuarias de servicios de transporte. A tal efecto, el régimen de garantías podría incluir un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente, adecuada a la naturaleza del proyecto, de acuerdo con lo previsto en la sección 2.^a del presente capítulo.

Asimismo, se establecerán cuantas cautelas sean necesarias para garantizar que la realización de las pruebas no afecte a la estabilidad y normal funcionamiento del sistema de transportes, **a servicios regulares ya establecidos** o a terceros no participantes en las pruebas.

Por otro lado, quedarán identificados los elementos que, por ser parte de información confidencial, no deban ser objeto de publicación.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 501

ENMIENDA NÚM. 588

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 2. Artículo 73

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 73. *Responsabilidad.*

1. Los daños personales ~~o patrimoniales~~ **y materiales** causados a los participantes como consecuencia del desarrollo de las pruebas, incluso los debidos a fallos técnicos o humanos, serán indemnizados por el promotor con arreglo al régimen de garantías que se haya establecido en el protocolo **cuando se produzcan por un incumplimiento suyo del protocolo, se deriven de riesgos no informados por él o cuando medie culpa o negligencia por su parte.**

Asimismo, el promotor responderá por las pérdidas patrimoniales que sean consecuencia directa de dichos daños materiales y personales.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 589

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 77

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 77. *Informes de evaluación.*

[...]

5. Las administraciones deberán elaborar y publicar informes anuales sobre la ejecución de los fondos destinados al transporte en zonas rurales e interurbanas, especificando el uso de los recursos, los resultados obtenidos y las posibles áreas de mejora. Estos informes serán remitidos al Consejo Superior de Movilidad Sostenible para su evaluación y recomendaciones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 502

ENMIENDA NÚM. 590

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 87

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 87. *Datos abiertos de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.*

[...]

2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del anexo I sobre infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte no se encuentren en soporte digital, los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de personas y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, ~~con anterioridad a 1 de enero de 2025.~~ **en el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de la ley.**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 591

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 88

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 88. *Actualizaciones en las necesidades de datos de los servicios de transporte de personas, de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.*

El anexo I de la presente ley y los plazos establecidos en los artículos 86 y 87 podrán ser modificados por orden ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con objeto de adecuarlos a la evolución de la digitalización del transporte y movilidad y de la tecnología, **pudiendo ser las modificaciones aplicables a grupos específicos de empresas de servicios de transporte de pasajeros que, por sus circunstancias particulares, acrediten la necesidad de una extensión en el plazo establecido.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 503

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 592

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 93

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 93. *Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte.*

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de información y venta para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.

2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible un plan para la implementación de estos sistemas integrados de información y venta, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.

3. Las aplicaciones de movilidad que se diseñen deberán dar cumplimiento a la normativa sobre condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

4. Las condiciones que definen los acuerdos técnicos y financieros entre los servicios de transporte de pasajeros y los proveedores independientes de billetes de transporte multimodales digitales deberán ser razonables, justas, transparentes y proporcionadas.

5. En el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, desarrollará reglamentariamente las condiciones descritas en el apartado 4 anterior, así como las potestades de supervisión y resolución de conflictos a tal efecto, que corresponderán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 593

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 504

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 94. *Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.*

3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:

[...]

g) Promover la adaptación de la formación a la realidad del sector, fomentando un modelo que apoye las necesidades de las personas trabajadoras.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 594

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 95

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 95. *Transporte de mercancías.*

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre **el clima**, el medio ambiente y **la salud de las personas**, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 595

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 505

Texto que se propone:

Artículo 96. *Nodos logísticos de importancia estratégica.*

2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:

[...]

f) **Que aporte servicios adaptados a aquellas mercancías de especial relevancia, tales como las Mercancías Peligrosas y otras que tengan exigencias reglamentarias relevantes. Dichos servicios adaptados a este tipo de mercancías deben contribuir a lograr un mínimo grado de Seguridad y de Movilidad al tráfico global de Mercancías. Estos servicios avanzados para las mercancías completarán a los servicios generales de manipulación y depósito de UTIs así como los servicios básicos al Transportista. Comúnmente, estos servicios serán los de estancia en tránsito y espera segura de mercancías clasificadas, tales como las peligrosas.**

g) **Deberán estar ubicados en las rutas de máxima prioridad con garantía de circulación para Transporte de mercancías «24 horas/365 días».**

[...]

5. Los nodos logísticos de importancia estratégica deberán disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad y de combustibles renovables y de ecocombustibles para el transporte de mercancías.

6. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en el sector del transporte por carretera, junto con los gestores de infraestructuras de carreteras, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los nodos logísticos de importancia estratégica para evaluar las necesidades de fomento de la eficiencia energética y electrificación para un posible suministro de energía eléctrica al transporte de mercancías, junto con la posibilidad de suministro de combustibles renovables y de ecocombustibles, a fin de preservar el principio de neutralidad tecnológica.

7. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte por carretera, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector del transporte, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a mejorar la eficiencia energética y garantizar la disponibilidad del suministro eléctrico, junto con la posibilidad de suministro de combustibles renovables y de ecocombustibles, a fin de preservar el principio de neutralidad tecnológica, para su despliegue en los nodos logísticos de importancia estratégica y el suministro al transporte de mercancías.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 506

ENMIENDA NÚM. 596

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Título VII. Artículo 99

De modificación

Texto que se propone:

Artículo 99. *Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad.*

1. Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en materia de movilidad se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y de la ciudadanía, en general, mediante los canales de comunicación, información y difusión que resulten más apropiados, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente **y respetando la confidencialidad y secreto empresarial de los participantes**. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género. **Las funciones de colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración, así como la participación en el Comité Nacional de Transportes por Carretera en representación de dicho sector, serán las previstas en la legislación vigente.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 597

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo XX (nuevo). *Zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos pesados de mercancías.*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con coordinación con las Comunidades Autónomas, llevará a cabo un estudio de alcance nacional, para seleccionar los tramos de la Red de Carreteras de alta intensidad viaria que requieren la construcción, adecuación o reserva de suelo para dar servicios de aparcamiento seguro. Las ubicaciones de las áreas de estacionamiento de vehículos pesados de mercancías que actualmente se utilizan de forma habitual por los conductores de dichos vehículos, formarán parte de este estudio.

2. A partir de las conclusiones del estudio citado en el punto anterior, se llevará a cabo la selección y conversión, en su caso, de aparcamientos de vialidad invernal

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 507

gestionados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que sirvan como aparcamientos seguros, en la medida en que los usos sean compatibles.

3. Se establecerán las directrices para la explotación viable de estos estacionamientos en la red de Interés General (fórmulas público y/o privadas).

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 598

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se suprime:

Disposición adicional tercera

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 599

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional octava. ~~Estrategia o Plan~~ **nacional de impulso al uso de la bicicleta y vehículos de movilidad personal.**

1. El Gobierno ~~dispondrá de una~~ **fomentará la** ~~Estrategia o Plan~~ **nacional de impulso al uso de la bicicleta y vehículos de movilidad personal**, cuya ~~elaboración,~~ implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un ~~a~~ **Estrategia Plan** ~~nacional de impulso al uso de la bicicleta y vehículos de movilidad personal~~, que tendrá como finalidad:

[...]

d) Coordinar e impulsar el estacionamiento de bicicletas en hub de servicios de movilidad.

e) Coordinar e impulsar el transporte a través de los vehículos de movilidad personal.

2. La ~~Estrategia o Plan~~ **nacional** incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha ~~Estrategia o Plan~~ se definirán

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 508

los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia e-Plan será revisado y actualizado cada 5 años.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia e-Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta **y vehículos de movilidad personal**, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 600

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Disposición adicional novena

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional novena. *Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.*

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público **y las ubicadas en hub de servicios de movilidad** para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 601

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 509

Texto que se propone:

Disposición adicional undécima. *Transporte ferroviario de mercancías.*

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

En el plazo de 3 meses desde la publicación en el BOE de esta Ley, el Gobierno aprobará los objetivos de incremento del uso del transporte intermodal ferroviario de mercancías, así como sus objetivos de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) hasta 2030 estimados. Se definirán antes de ese mismo plazo los indicadores de seguimiento que evalúen la eficacia de las acciones en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario adoptadas para alcanzar ambos objetivos, uso del FFCC y reducción de GEI. Todo ello bajo el «Plan Mercancías 30».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 602

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Establecimiento de objetivos de infraestructura de recarga en la vía pública.*

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico establecerá objetivos vinculantes de número de puntos de recarga en la vía pública en España, calendarizado por años, y con criterios de capilaridad en el territorio nacional, así como criterios de calidad y en lo referente a la potencia instalada.

Dichos objetivos deberán establecerse en las siguientes categorías para cada año, al menos hasta el 31 de diciembre de 2035:

1. Infraestructura de recarga de acceso público dedicada a vehículos ligeros:
 - Número de puntos de recarga de hasta 22 kW de potencia.
 - Número de puntos de recarga de más de 22 y menos de 50 kW de potencia.
 - Número de puntos de recarga de al menos 50 y menos de 150 kW de potencia.
 - Número de puntos de recarga de al menos 150 y menos de 250 kW de potencia.
 - Número de puntos de recarga de al menos 250 kW de potencia.
 - Número de puntos de recarga de al menos 250 kW de potencia, por cada 100 km en las carreteras de la red RTE-T.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 510

2. Infraestructura de recarga en la vía pública dedicada a vehículos pesados:

- Número de puntos de recarga de 300 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.
- Número de puntos de recarga de al menos 800 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.
- Número de puntos de recarga de al menos 1.200 kW de potencia, por cada 60 km en las carreteras de la red RTE-T Básica y Global, respectivamente.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 603

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Servicios de auxilio en vías públicas: acceso a las zonas de bajas emisiones.*

Se permite el acceso al interior de las zonas de bajas emisiones de los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico; todo ello, con independencia del etiquetado ambiental con el que cuenten dichos vehículos de auxilio en vías públicas que, en cualquier caso, habrán de estar inscritos en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV).

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 604

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 511

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Transporte ferroviario de pasajeros.*

En el ámbito del transporte de pasajeros, con el fin de mejorar la eficiencia energética, la competitividad del transporte y la sostenibilidad, se adoptarán las medidas necesarias para el impulso del transporte ferroviario de personas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 605

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Incentivos para la renovación del parque de automoción español.*

Con el fin de reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero, mejorar la eficiencia energética, contribuir a la seguridad vial y dinamizar la industria de producción nacional, en el plazo máximo de 3 meses desde la aprobación de la presente Ley, el Gobierno desarrollará reglamentariamente un plan de renovación para incentivar la adquisición de vehículos nuevos de cero o bajas emisiones y la retirada voluntaria de vehículos antiguos del parque móvil español.

A tal fin, la normativa de desarrollo contemplará como criterios de actuación, entre otros, los siguientes:

— La creación de un Plan Nacional de Renovación del Parque Automovilístico Español complementario a los planes de incentivación de compra de vehículos eléctricos, que contribuya a la renovación de vehículos de combustión antiguos por vehículos de cero o bajas emisiones.

— Se fijará como objetivo la retirada y sustitución de vehículos con una mayor antigüedad y de cualquier tipología (camiones, autobuses, furgonetas, automóvil y motos), por el riesgo que suponen para la seguridad vial y por su efecto contaminador.

— Además de los vehículos nuevos, también podrá beneficiarse del apoyo económico la adquisición de vehículos de ocasión o usados cuya motorización sea de Euro 6d.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 512

ENMIENDA NÚM. 606

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Registro Estatal de Operadores de Carsharing y Motosharing.*

Se crea el Registro Estatal de Operadores de carsharing y motosharing, adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Se incorporarán al Registro aquellos operadores que pretendan ejercer la actividad descrita en el artículo 2.1.s) con una flota de vehículos en régimen de arrendamiento sin conductor. Los requisitos necesarios para incorporarse al Registro de operadores de carsharing y motosharing se definirán reglamentariamente por la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

La habilitación y condiciones de uso de los operadores de carsharing y motosharing corresponderá en todo caso a la Autoridad Local responsable.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 607

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Penalización de absentismo en Inspección Técnica de Vehículos.*

Se añade un inciso final a letra O del artículo 76 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

«Al aplicar la sanción correspondiente por incumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica del vehículo en el plazo legal establecido, esta se abonará sin bonificación en primera sanción. Si hubiera reincidencia, su importe llevará un recargo del 100%.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 513

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 608

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo.*

1. El Gobierno dispondrá de un Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Estos ministerios, en coordinación con el resto del Gobierno, y en base a los compromisos y planes de España en materia de descarbonización, elaborará un Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo.

2. El Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicho Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación del Plan nacional de Descarbonización del Sector Aéreo, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 609

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos balear y canario.*

Se introduce una Disposición Adicional Nueva en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, con el contenido siguiente:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 514

«Disposición adicional vigesimonovena. *Infraestructuras ferroviarias en los archipiélagos canario y balear.*

1. Las infraestructuras ferroviarias de los archipiélagos de Baleares y Canarias, aún sin formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, serán consideradas de interés estratégico y general por parte del Estado.

2. El administrador general de infraestructuras ferroviarias de interés general intervendrá en el desarrollo de dichas redes mediante la inversión directa en las mismas, o bien mediante la firma de convenios de colaboración con Baleares y Canarias, con el fin de garantizar la financiación de los costes de la construcción y explotación de dichas redes.

3. En cualquier caso, no serán de aplicación sobre las redes ferroviarias de los archipiélagos de Baleares y Canarias las directivas europeas 2016/797/UE y 2016/798/UE.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 610

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XX (nueva). *Consideraciones específicas para los archipiélagos Balear y Canario.*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adaptará el desarrollo de la presente ley y, en general, las políticas en materia de transportes y movilidad teniendo en consideración las especiales circunstancias de los territorios insulares de Baleares y Canarias. A tal fin, colaborará con los Gobiernos de Canarias y Baleares en la puesta en marcha de las iniciativas previstas en la presente ley. Además, el Archipiélago Canario, al ser considerado una Región Ultraperiférica (RUP) de la Unión Europea, enfrenta desafíos únicos debido a su lejanía del continente y su insularidad.

2. Las fórmulas de colaboración previstas en esta disposición adicional constituirán en todo caso recursos adicionales a los regímenes previstos en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias y el Régimen Especial de les Illes Balears.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 515

ENMIENDA NÚM. 611

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

De modificación

Texto que se propone:

Disposición transitoria segunda. *Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.*

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

Previamente a su aprobación, en la tramitación del procedimiento para la elaboración del nuevo mapa concesional, intervendrá la Conferencia Sectorial de Transportes con facultades decisorias de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.

Posteriormente, en el caso de que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible mantenga su voluntad de transferir tráficos a las Comunidades Autónomas, deberá acordar con cada una de ellas los detalles de la modificación del mapa concesional en lo relativo a los tráficos que afecten a las mismas. Alternativamente, el Ministerio y las Comunidades Autónomas interesadas, podrán prever que la exclusividad de estos tráficos sea compartida por las nuevas concesiones estatales y por servicios autonómicos, estableciendo conjuntamente los criterios de coordinación que resulten procedentes.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios de todas las concesiones estatales incluidas en aquél, **en el que deberán estar incluidos los servicios actuales que no se hayan acordado transferir a las Comunidades Autónomas.**

En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. ~~Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.~~

Las Comunidades Autónomas que asuman dichos tráficos, previo acuerdo entre las partes, en sus contratos recibirán financiación suficiente para cubrir los costes de prestación de los mismos.

Para ello, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, otorgará un primer anticipo en el primer trimestre del año a las Comunidades Autónomas que hayan asumidos tales tráficos, que será el resultante de multiplicar el número de vehículos por kilómetro suprimidos en cada Comunidad Autónoma por el ratio de coste de vehículos por kilómetro del último observatorio de costes del transporte discrecional de viajeros en autocar publicado. Este importe podrá ser modulado, por acuerdo entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y las Comunidades Autónomas interesadas, en caso de que la asunción del tráfico por estas últimas sea parcial, como consecuencia de que sea compartido por concesiones estatales y autonómicas.

Sobre este anticipo, se producirá una liquidación anual en el primer trimestre del año siguiente, que garantice cubrir la totalidad de los costes de la prestación de esos servicios asumidos por las Comunidades Autónomas, previa justificación por estas.

A partir del segundo año, el anticipo nunca será inferior al coste anual total del año anterior.

Estos pagos serán continuos en el tiempo, mientras las Comunidades Autónomas asuman los trayectos que dejó de prestar la Administración General del Estado de conformidad con el acuerdo alcanzado.

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios, se aplicarán las siguientes reglas:

a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios podrán ser objeto de tramitación urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 612

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se suprime:

Disposición transitoria tercera

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 517

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 613

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición Transitoria XX (nueva).

En caso de que la aplicación de esta ley afecte a contratos del sector público en vigor imponiendo nuevas obligaciones a los contratistas, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostos generados.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 614

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final primera. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

Se introducen las siguientes modificaciones en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre:

Uno. [...]

Dos. Se modifica el apartado 7 del artículo 12, que queda redactado de la siguiente manera:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 518

«Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

[...]

Las Autoridades con competencias en materia de tráfico y control de emisiones que detecten vehículos catalogados como grandes emisores podrán notificar esta circunstancia a su titular con la finalidad de que tome conciencia del impacto medioambiental de su vehículo e instarle a que proceda a su revisión. La identificación de estos vehículos podrá realizarse mediante sistemas de medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada, en los términos que reglamentariamente se determinen.»

Tres. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 78 con la siguiente redacción:

«3. Las entidades aseguradoras comprobarán, antes de concertar un nuevo contrato de seguro de vehículos a motor o de proceder a la renovación o subrogación de uno existente, que resulta acreditado que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica (ITV) en los supuestos y plazos en los que ello resulte obligatorio. En su defecto, podrá suscribir un contrato de seguro provisional, de duración temporal limitada a un mes, a los efectos de facilitar el cumplimiento de esta obligación.

Reglamentariamente se regulará el acceso de las entidades aseguradoras a la información y bases de datos sobre la inspección técnica de vehículos (ITV). No obstante, mientras entra en vigor el reglamento mencionado, la Dirección General de Tráfico facilitará a las compañías aseguradoras los datos sobre las tarjetas de inspección técnica que evidencien no haber cumplido con las inspecciones obligatorias.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 615

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.*

~~Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo:~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 519

Uno. ~~Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:~~

~~«v) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.»~~

Dos. ~~Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:~~

~~«1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:~~

~~a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.~~

~~En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones.~~

~~b) Cuando se utilicen procedimientos de licitación pública, el importe de la tasa vendrá determinado por el valor económico de la proposición sobre la que recaiga la concesión, autorización o adjudicación.~~

~~c) Cuando se trate de tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales, a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros que resulten de interés general o afecten a la generalidad o a una parte importante del vecindario, el importe de aquéllas consistirá, en todo caso y sin excepción alguna, en el 1,5 por ciento de los ingresos brutos procedentes de la facturación que obtengan anualmente en cada término municipal las referidas empresas.~~

~~A estos efectos, se incluirán entre las empresas explotadoras de dichos servicios las empresas distribuidoras y comercializadoras de estos.~~

~~No se incluirán en este régimen especial de cuantificación de la tasa los servicios de telefonía móvil.~~

~~Este régimen especial de cuantificación se aplicará a las empresas a que se refiere este párrafo c), tanto si son titulares de las correspondientes redes a través de las cuales se efectúan los suministros como si, no siendo titulares de dichas redes, lo son de derechos de uso, acceso o interconexión a estas.~~

~~A efectos de lo dispuesto en este párrafo, se entenderá por ingresos brutos procedentes de la facturación aquellos que, siendo imputables a cada entidad, hayan sido obtenidos por esta como contraprestación por los servicios prestados en cada término municipal.~~

~~No se incluirán entre los ingresos brutos, a estos efectos, los impuestos indirectos que graven los servicios prestados ni las partidas o cantidades cobradas por cuenta de terceros que no constituyan un ingreso propio de la entidad a la que se aplique este régimen especial de cuantificación de la tasa. Asimismo, no se incluirán entre los ingresos brutos procedentes de la facturación las cantidades percibidas por aquellos servicios de suministro que vayan a ser utilizados en aquellas instalaciones que se hallen inscritas en la sección 1.ª o 2.ª del Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica dependiente de~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 520

la Dirección General de Política Energética y Minas, como materia prima necesaria para la generación de energía susceptible de tributación por este régimen especial:

~~Las empresas que empleen redes ajenas para efectuar los suministros deducirán de sus ingresos brutos de facturación las cantidades satisfechas a otras empresas en concepto de acceso o interconexión a sus redes. Las empresas titulares de tales redes deberán computar las cantidades percibidas por tal concepto entre sus ingresos brutos de facturación:~~

~~El importe derivado de la aplicación de este régimen especial no podrá ser repercutido a las personas usuarias de los servicios de suministro a que se refiere este párrafo c):~~

~~Las tasas reguladas en este párrafo c) son compatibles con otras tasas que puedan establecerse por la prestación de servicios o la realización de actividades de competencia local, de las que las empresas a que se refiere este párrafo c) deban ser sujetos pasivos conforme a lo establecido en el artículo 23.1.b) de esta ley, quedando excluida, por el pago de esta tasa, la exacción de otras tasas derivadas de la utilización privativa o el aprovechamiento especial constituido en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales.»~~

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 616

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final cuarta. *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

[...]

~~Cinco.— Se incluye un nuevo apartado 6 en el artículo 36, con la siguiente redacción:~~

~~«6.— El Consejo Nacional de Transportes Terrestres quedará integrado en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible.»~~

Seis. El artículo 62 queda redactado como sigue:

«Artículo 62.

[...]

3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 521

actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al desarrollo de dichas actividades.

Los servicios de movilidad colaborativa, entendidos como aquellos efectuados a título no oneroso excepto por la compartición de gastos, en los que varios usuarios comparten un vehículo de turismo en un mismo viaje, se consideran transportes privados particulares. En estos servicios, los usuarios pueden ponerse en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. Con el fin de delimitar los supuestos en los que la contraprestación recibida por el conductor o conductora pueda implicar la realización de un transporte público, ~~podrá~~ **deberá** establecerse reglamentariamente un baremo de costes para estos servicios de movilidad colaborativa. **Asimismo, reglamentariamente, se establecerá la sanción oportuna en el caso de realizarse un servicio de movilidad colaborativa con remuneración.»**

Siete. El artículo 64 queda redactado como sigue:

«Artículo 64.

1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares, discretionales y a demanda.

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. **Estos servicios también pueden prestarse a la demanda.**

Son transportes discretionales los que se **realizan de forma esporádica** ~~llevarán a cabo~~ sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Son transportes a la demanda los que se prestan previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato del sector público **o en los servicios regulares de uso especial autorizados para ser realizados con prestación flexible respecto a horario, itinerario y/o calendario.**

[...]

Nueve. El artículo 71 queda redactado como sigue:

«Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, salvo que por acuerdo del Consejo de Ministros se establezca otra cosa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley de Movilidad Sostenible, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios públicos se llevará a cabo por la empresa a la que la administración adjudique el correspondiente contrato de ~~concesión de servicios~~ **servicio público**. No obstante, la administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

[...]

Once. El artículo 133 queda redactado como sigue:

«Artículo 133.

[...]

3. No será exigible la exclusividad del arrendamiento ni la dedicación profesional a dicha actividad, establecidas en el apartado 2 anterior cuando los titulares de autorizaciones de transporte utilicen un vehículo de tecnología

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 522

innovadora cedido por su fabricante de forma temporal a modo de prueba durante un plazo no superior a seis meses.

Doce. El apartado 1 del artículo 73 queda redactado como sigue:

«Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato en los siguientes casos: a) cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia y b) en los supuestos regulados en los artículos 45.2.º, 47.5.º y en la Disposición Transitoria 2.ª de la Ley de Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 617

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición final sexta. *Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.*

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario queda modificada en los siguientes términos:

[...]

Tres. El apartado 3 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección, **la capacidad de sostenibilidad económica y la interoperabilidad en el material rodante**. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas con el contenido previsto en la legislación ambiental y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

[...]

Cuatro. El apartado 4 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra.

Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios para la ejecución y financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía. Estas operaciones de integración deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) ~~En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la ejecución de pasos superiores y/o inferiores a lo largo de la traza ferroviaria y actuaciones de tratamiento de bordes en los márgenes de la infraestructura ferroviaria tales como tratamiento vegetal de taludes, creación de zonas verdes, pantallas, manteniendo la traza ferroviaria en superficie, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del cincuenta por ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje máximo del cincuenta por ciento (50%). La titularidad y responsabilidad del mantenimiento de los distintos elementos de los pasos superiores o inferiores se regirá por lo previsto reglamentariamente, salvo que por convenio o acuerdo se establezca otra cosa. Esta limitación a la financiación se establece para aquellas operaciones de integración en las que los pasos transversales generen más de 3.000 metros cuadrados de nuevo suelo en el ámbito de la actuación a desarrollar. En el caso de no generar la superficie anterior, al no considerarse una operación de integración, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán acordar un porcentaje de financiación superior al cincuenta por ciento (50%).~~

b) ~~En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie, mediante la construcción de una variante de la línea ferroviaria o un viaducto ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del cincuenta por~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 524

ciento (50%). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje máximo del cincuenta por ciento (50%).

e) En el supuesto de que la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie se realice mediante un soterramiento de la línea de ferrocarril, la titularidad de los nuevos elementos estructurales del soterramiento tales como pilares, muros y losas, corresponderá a los administradores de infraestructuras ferroviarias, salvo acuerdo en contrario y que por un instrumento de planeamiento urbanístico se establezca otra titularidad en consideración a su caracterización como obra de urbanización. En el caso de que la operación de integración se desarrolle mediante un soterramiento ejecutado mediante pilares, muros y losas, los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un máximo del treinta por ciento (30%) del coste de los citados elementos estructurales y será necesario garantizar mediante convenio, la ejecución de la urbanización sobre la losa por parte de la administración competente con los condicionantes necesarios que permitan garantizar la integridad y el mantenimiento de dicha losa, y la correcta explotación ferroviaria del nuevo túnel ferroviario generado. Los administradores de infraestructuras ferroviarias no asumirán la financiación de las obras de urbanización, conexiones locales o territoriales con la ciudad o territorio circundante o infraestructuras de transporte cuya administración no sea de su competencia, más allá de las obligaciones urbanísticas que les correspondan, en su caso, como titulares de aprovechamientos urbanísticos correspondientes a suelos liberados del uso ferroviario o a suelos que permanecen afectos al servicio ferroviario, pero a los que el planeamiento atribuye aprovechamiento urbanístico lucrativo. En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstos se considerarán como un mayor coste de la operación a repercutir proporcionalmente entre el coste de todos los elementos de la integración que se ejecuten de manera definitiva.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán íntegramente los elementos tales como plataforma, vía e instalaciones. En el caso del edificio de viajeros, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán requerir que las demás administraciones públicas asuman en los convenios hasta un máximo del 30% de su financiación.

d) En el caso de que se estimara que la aportación por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias debiera ser superior a los porcentajes indicados en los apartados a) b) y c) anteriores, será necesaria la previa autorización del Consejo de Ministros.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 618

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 525

Texto que se propone:

Disposición final XX (nueva). *Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.*

Uno. Los apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, quedan redactados en los siguientes términos:

«Artículo 15. *Instalación de puntos de recarga eléctrica.*

[...]

2. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintiún meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

3. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros y menor a 10 millones de litros, instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberán prestar servicio en un plazo de veintisiete meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

4. En el caso de que en una provincia, Ciudad Autónoma o isla no exista ninguna instalación de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones que, ordenadas de mayor a menor volumen de ventas anuales agregadas de gasolina y gasóleo, conjunta o individualmente alcancen al menos el 10 % de las ventas anuales totales en las citadas áreas geográficas en el año 2019 instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberán prestar servicio en un plazo de 27 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

5. A partir de 2021, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones nuevas de suministro de combustible y carburantes a vehículos o que acometan una reforma en su instalación que requiera una revisión del título administrativo, independientemente del volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo de la instalación, instalarán infraestructuras de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, y una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 150kW, que deberá prestar servicio desde la puesta en funcionamiento de la instalación o finalización de la reforma de la misma que requiera una revisión del título administrativo.»

Dos. Se añade un nuevo apartado en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con la siguiente redacción:

«Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustible mencionadas en los puntos 2, 3, 4 y 5 de este artículo, podrán quedar exonerados temporalmente de las obligaciones citadas en caso de encontrar limitaciones técnicas relacionadas con la red eléctrica. Esta exoneración se producirá tras la remisión de un informe técnico al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que así lo justifique. Aquellas instalaciones que cuenten con limitaciones de esta naturaleza adecuarán la instalación de puntos de recarga eléctrica al máximo de su capacidad viable.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 526

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 619

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final XX (nueva). *Inclusión de actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible en el Catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética.*

En el Catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética regulado en el artículo 18 del Real Decreto 36/2023, de 24 de enero, por el que se establece un sistema de Certificados de Ahorro Energético se incluirán en todo caso actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 620

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final XX (nueva). *Modificación del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.*

Se modifica, manteniendo su rango de real decreto, la letra o) del artículo 2 del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, que pasa a tener la siguiente redacción:

«o) Transportes íntegramente desarrollados en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla o en islas cuya superficie no supere los 850 kilómetros cuadrados,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 527

siempre que estas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 621

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Anexo I

De modificación

Texto que se propone:

Anexo I. Provisión de datos de transporte y movilidad.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de personas.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de personas que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

[...]

c) Datos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, **perturbaciones, información de estado en tiempo real tales como retrasos, anulaciones**, así como toda la información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos y **apartado 2 relativo a datos dinámicos** del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. **Estos datos podrán incluir también, en el caso de los operadores de movilidad compartida y previo acuerdo del operador y la autoridad municipal, las pautas de uso de los vehículos compartidos, para maximizar la contribución de dicho servicio a los objetivos municipales de movilidad sostenible.**

[...]

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de personas y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de personas y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta, ciclo o patinete compartido, bicicleta,

ciclo o patinete de alquiler, **hub de servicios de movilidad con información de los servicios disponibles en los mismos** y todos aquellos servicios de transporte de personas y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.

b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, autoridades de transporte metropolitano, administraciones públicas y cualquier otra entidad **pública o privada** en su papel de generadora de servicios de transporte de personas o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido

[...]

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de personas y relevante para éstos.

a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos ~~disuasorios~~, aparcamientos seguros para bicicletas, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.

b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.

c) Datos a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos ~~disuasorios~~ y aparcamientos seguros para bicicletas o ciclos, servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación, la realización y el desarrollo del viaje, **perturbaciones, información de estado en tiempo real tales como retrasos, anulaciones**, así como toda la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos **y apartado 2 relativo a datos dinámicos** del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. Se excluye de lo anterior la información relativa a los puntos de suministro de combustibles tradicionales (gasolinas, gasóleos) y de fuentes de energía alternativas (biocarburantes, GNC, GNL, GLP, hidrógeno, electricidad), que se proveerá según lo previsto en la normativa sectorial aplicable.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 529

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 31 de octubre de 2024.— **Gabriel Rufián Romero**, Portavoz Grupo Parlamentario Republicano.

ENMIENDA NÚM. 622

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de la exposición de motivos, de manera que se añade un nuevo párrafo después del decimoctavo actual y un nuevo párrafo después del decimonoveno actual, en los siguientes términos:

I
[...]

En relación con las políticas de calidad del aire, la Agencia Europea del Medioambiente (AEMA) cuantifica en más de 20.000 las muertes prematuras que se producen anualmente en nuestro país debido a contaminantes atmosféricos que degradan la calidad del aire especialmente en entornos urbanos, principalmente NO₂ y pequeñas partículas suspendidas en el aire, siendo el transporte el principal foco emisor de dichos contaminantes.

En este sentido, según la AEMA el transporte fue responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE en 2019, de los cuales el 71,7% provino del transporte en carretera. Así pues, la contaminación producida por el transporte es responsable de la mayor parte de los contaminantes atmosféricos en entornos urbanos. A este respecto, la edad media del parque de automóviles en España alcanza los 14,2 años de antigüedad, siendo uno de los parques más envejecidos de Europa, superando la media de edad del continente de 12 años. Adicionalmente, alrededor del 1% de los vehículos en circulación son causantes de hasta el 40% de las emisiones. Por esta razón, resulta imprescindible adoptar medidas encaminadas a fomentar el rejuvenecimiento del parque y a sacar de la circulación a aquellos vehículos que sean considerados como grandes emisores.

También la AEMA concluye que los efectos de la exposición a la contaminación del aire o al ruido afectan especialmente a la población más vulnerable por razón de su estatus socioeconómico, por factores como su nivel de ingresos, situación de empleo o nivel educativo. Así, las personas de edad avanzada, los menores, las personas con problemas de salud y las personas de bajo poder adquisitivo son más vulnerables a la mala calidad del aire y el ruido que la población en general y, además, son los que tienen menos oportunidades de modificar sus condiciones de vida o lugar de residencia, lo que también determina una mayor exposición a estas emisiones. Por tanto, las políticas encaminadas a la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades benefician especialmente a estos colectivos más vulnerables.

Con el objetivo de acabar con esta situación y combatir las emisiones nocivas producidas por el transporte, esta Ley contempla, entre otras medidas, la utilización de la medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad del aire establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética

JUSTIFICACIÓN

En línea con lo establecido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, esta enmienda busca introducir, ya en la exposición de motivos, la necesidad de utilizar la medición de manera remota e individualizada de las emisiones de los vehículos en circulación, con vistas a contribuir a la mejora de la calidad del aire de acuerdo con los objetivos establecidos en la Ley de Movilidad Sostenible.

Igualmente, dicha modificación se alinea con lo establecido en el artículo 31 sobre movilidad sostenible de la Ley 1/2024, de 8 de febrero, de Transición Energética y Cambio Climático del Parlamento Vasco, que impulsa el uso de tecnologías de medición remota de las emisiones del tráfico. Este artículo establece que «las administraciones públicas vascas continuarán promoviendo el transporte sostenible mediante la renovación de vehículos y la progresiva incorporación de energías alternativas en el parque móvil, haciendo uso de tecnologías de medición remota de las emisiones del tráfico que permitan una planificación más justa y eficiente de las políticas públicas».

En paralelo, cabe mencionar que la Asociación Española para la Normalización, UNE, junto al Centro Español de Metrología (CEM) anunciaron recientemente una iniciativa promovida por el CEM para el desarrollo de una norma UNE para los instrumentos de medida en remoto de las emisiones de tráfico. Esta norma, que es pionera a nivel nacional, está prevista para finales de 2024 y surge de la necesidad planteada por algunos ayuntamientos de ciudades de más de 50.000 habitantes, que tienen el mandato de diseñar e implantar zonas de bajas emisiones (ZBE).

Así pues, dado que el tráfico rodado es la principal fuente de contaminación en entornos urbanos, consideramos que las administraciones públicas deben disponer de las herramientas necesarias para proceder a la identificación de manera individualizada de los vehículos en circulación, que permitirá al mismo tiempo identificar a aquellos vehículos considerados grandes emisores, así como diseñar y planificar las políticas adecuadas.

ENMIENDA NÚM. 623

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 1

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de la letra e) del punto 2 del **Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley**, que queda redactada en los términos siguientes:

2. En particular esta ley pretende:

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 531

e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano y **metropolitano** que se rija por los principios de **equidad, eficiencia**, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

JUSTIFICACIÓN

Es necesario que la ley también reconozca el ámbito metropolitano, que tiene unas claras diferencias respecto al ámbito urbano y rural.

ENMIENDA NÚM. 624

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de la letra d) del apartado 1 del **Artículo 2. Definiciones**, que queda redactado en los términos siguientes:

d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte ~~en el área metropolitana correspondiente~~ **público en el ámbito territorial correspondiente**, incluidos los consorcios de transporte, **las entidades locales supramunicipales y otras entidades públicas que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida, bien la gestión de los servicios públicos o la financiación de los servicios dentro de un sistema tarifario integrado.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 625

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado 1 del **Artículo 2. Definiciones, de manera que se añaden dos letras nuevas**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:

[...]

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 532

x) **Sistema tarifario integrado:** modelo tarifario, gestionado por una autoridad de transporte metropolitano, con títulos de transporte propios, comunes a todos los operadores y tarifas fijadas por la citada autoridad.

x) **Transporte público metropolitano:** conjunto de servicios de transporte público prestados en el ámbito de una autoridad de transporte metropolitano.

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario incorporar estas dos nuevas definiciones que se utilizan en posteriores enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 626

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **adición de un nuevo punto en el Artículo 2. Definiciones.**, que queda redactado en los siguientes términos:

3. A los efectos de cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo YY del Título VI, se entenderá por:

a) **«via de altas prestaciones»:** aquellas carreteras que reúnan las características señaladas en el artículo 2.3., letras a) y b) de la Ley 37/2015, de carreteras, y otras que sean calificadas como tales por el órgano administrativo competente, bien sea por razón de su funcionalidad como elemento regulador de tráfico, o por sus características técnicas, como disponer de elementos de separación de flujo para los dos sentidos de tráfico u otros elementos de seguridad vial, por su estructura intensiva en costes o cualquier otra circunstancia singular.

b) **«servicio integrado de vías de altas prestaciones» :** conjunto de actividades de servicio público que se desarrollan sobre las vías definidas en el apartado anterior y sus elementos funcionales que hacen posible, como espacio integrado, la movilidad y el transporte de personas y mercancías mediante los vehículos adecuados.

JUSTIFICACIÓN

Regulación a futuro del modelo de tarificación de las infraestructuras viarias de altas prestaciones.

ENMIENDA NÚM. 627

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 533

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 1 del Artículo 2. Definiciones**, de manera que se añade un nueva letra, que queda redactada en los términos siguientes:

x) Pobreza en transporte: es la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público, su falta de acceso o su acceso limitado a aquellos medios necesarios para poder desplazarse en su vida cotidiana a los servicios y actividades socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.

JUSTIFICACIÓN

Reconocer la dificultad de parte de la ciudadanía para desplazarse o acceder a los servicios de transporte.

ENMIENDA NÚM. 628

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 1 del Artículo 2. Definiciones**, de manera que se añaden letras nuevas, que quedan redactadas en los términos siguientes:

x) Electrolinera: infraestructura destinada a la recarga ultrarrápida de vehículos eléctricos, diseñada para facilitar un tránsito fluido y seguro de la circulación desde la entrada hacia la salida, siguiendo el modelo de las estaciones de repostaje tradicionales. Representa una figura estratégica en el proceso de electrificación del transporte.

x) Combustibles alternativos: los combustibles o fuentes de energía que sustituyen a las fuentes de combustibles fósiles utilizadas en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de este y a mejorar el rendimiento ambiental del sector del transporte, incluidos:

a) combustibles alternativos para vehículos, trenes, buques o aeronaves de cero emisiones:

- electricidad,
- hidrógeno,
- amoníaco;

b) combustibles renovables:

— combustibles de biomasa, incluido el biogás, y biocarburantes, tal como se definen en el artículo 2, puntos 27, 28 y 33, respectivamente, de la Directiva (UE) 2018/2001,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 534

— combustibles sintéticos y parafínicos, incluido el amoníaco, producidos a partir de energía renovable;

c) «combustibles alternativos no renovables y combustibles fósiles transitorios»:

— el gas natural, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)],

— el gas licuado de petróleo (GLP),

— los combustibles sintéticos y parafínicos producidos a partir de energía no renovable.

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto 184/2022, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos incluye una batería de medidas destinadas a apoyar la movilidad eléctrica, regulando en España la figura de la estación de recarga o electrolinera. Por tanto, esta nueva figura, diferenciada de aquellas destinadas a instalar estaciones de repostaje de combustibles fósiles, precisa de una definición jurídica precisa y diferenciada, y que además venga recogida en una norma de rango superior, a efectos de cobertura legal y adaptación a la realidad existente.

ENMIENDA NÚM. 629

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 2

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **adición de una nueva letra en el punto 1 del Artículo 2. Definiciones.**, que queda redactado en los términos siguientes:

x) **Servicio de suministro eléctrico a buques: el que tiene como finalidad la entrega, a título oneroso, de energía eléctrica a buques atracados en puerto y que se presta desde instalaciones fijas o móviles, de transformación, adaptación y control, conectadas a la red eléctrica, a fin de que los buques puedan apagar sus motores auxiliares en su estancia en puerto. Dicho servicio incluye la manipulación inherente de equipos de transformación, control y conexión necesarios para suministrar energía desde la red eléctrica a las embarcaciones.**

JUSTIFICACIÓN

En varias partes del articulado se hace referencia al suministro eléctrico a buques sin dar una definición, por ello se propone su inclusión en el artículo 2 de definiciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 535

ENMIENDA NÚM. 630

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 4

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de los apartados, 1, 2 y 3 del **Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible, de manera que se añaden dos letras nuevas**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

1. Se reconoce el derecho de ~~todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo~~ **las personas de gozar la accesibilidad definida en el artículo 2. 1 a) en unas condiciones de movilidad adecuadas** y en los términos establecidos por la ley, ~~que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca~~ **que posibilite** la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana.

2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la ~~movilidad~~ **accesibilidad** en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.

3. El sistema de movilidad ~~definido en el apartado anterior~~ constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, accesible, socialmente inclusivo y respetuoso con la salud y el medioambiente, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.

JUSTIFICACIÓN

Se da por reproducida la justificación anterior, añadiendo que la ley catalana de movilidad (Ley 9/2003), que constituye derecho vigente desde hace 20 años y aparece, sin duda, como el antecedente normativo de mayor contenido del proyecto de ley, configura la movilidad como un sistema de infraestructuras, servicios y formas de planificación y gestión que tiene carácter instrumental del derecho de los ciudadanos a la accesibilidad adecuada (art.2 a): Aquesta Llei té com a principis inspiradors: a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible. Este derecho debe alcanzar a todas las personas, sin que sea exigible ningún estado o vinculación singular.

Cualquier política pública sectorial, en la medida que se dirige al conjunto de personas afectadas o beneficiadas por la misma, permite o facilita en dicho ámbito sectorial « el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales», sin que ello tenga que significar la asunción por el Estado, con invocación del artículo 149,1,1.º de la Constitución, de un grado de intervención sobre aquella política que desvirtúe la distribución de competencias hasta el punto que pretende hacerlo el proyecto de ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 536

ENMIENDA NÚM. 631

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título Preliminar. Artículo 5

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación de la letra c) y la adición de dos nuevas letras en el punto 4 del Artículo 5. Principios rectores.**, quedando redactadas en los términos siguientes:

4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:

[...]

c) ~~Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.~~ **Garantizar la total descarbonización del sector, la eficiencia energética mediante el uso de energías de origen renovable, y el respeto al entorno natural y urbano.**

[...]

e) **Aplicar la perspectiva de género en el transporte público y la inclusión de personas con movilidad reducida o capacidad disminuida.**

f) **priorizar el transporte público colectivo frente a los medios individuales.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 632

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado 1 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento ~~esencial para permitir la coordinación, la colaboración, la evaluación y la eficacia de~~ **colaboración** de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, ~~dirigido a propiciar~~ **propiciando** su sostenibilidad económica, social y medioambiental, **de acuerdo con el reparto competencial vigente.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 537

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 633

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la supresión del apartado 2 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.**

~~2.— El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible responde a una acción coordinada y cooperativa de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las entidades locales y podrá contemplar medidas en todas las áreas que afectan a la movilidad y los transportes, tanto de personas como de mercancías, respetando el reparto competencial vigente.~~

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 634

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 6

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 538

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado 4 del **Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible ~~cuente con los siguientes instrumentos para su desarrollo~~ **podrá contar con aquellos instrumentos de participación y colaboración entre las Administraciones competentes que dichas Administraciones acuerdes establecer, que podrán tener carácter bilateral o multilateral atendiendo a la naturaleza de las materias objeto de colaboración. En todo caso, formaran parte del Sistema de Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo previsto en esta ley:**

- a) La Conferencia Sectorial de Transportes.
- b) El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.
- c) El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.
- d) **Los sistemas de integración de datos de movilidad que se establezcan por acuerdo de las administraciones competentes.** ~~El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).~~
- e) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios, **con carácter vinculante para la Administración General del Estado, y de carácter voluntario para el resto de administraciones públicas.**

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 635

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 7

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación las letras c, g y h del **Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:

[...]

~~e) La cooperación en el diseño, implementación y seguimiento de servicios de movilidad, incluyendo las zonas rurales o de baja densidad de población.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 539

[...]

g) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el artículo 5, **de acuerdo con el apartado 3 de la Disposición Final Octava.**

~~h) El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de movilidad sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el capítulo 2 del título II.~~

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 636

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 8

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de los apartados 2, 3, 4 y 6 del **Artículo 8. La Conferencia Sectorial de Transportes**, que quedan redactados en los términos siguientes:

~~2.— La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación.~~

3. La Conferencia Sectorial de Transportes ejercerá, en todo caso, funciones consultivas y otras funciones en la forma que sea acordada por las Administraciones participantes en el ámbito de sus competencias respectivas.

4. Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes acordar la estructura y funcionamiento de los sistemas de integración de datos de movilidad, así como los objetivos y contenidos de la información que deban contener.

[...]

~~6.— En ningún caso las actuaciones del Foro de Movilidad Sostenible podrán considerarse sustitutivas de las que correspondan a la Conferencia Sectorial de Transportes de acuerdo con la normativa de aplicación.~~

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 540

Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 637

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación de los apartados 4 y 6 del Artículo 10. La Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, y se añade un nuevo apartado**, que quedan redactados en los términos siguientes:

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, **las autoridades de transporte metropolitano en conurbaciones de más de 4 millones de habitantes**, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

[...]

6. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de los acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes **sin perjuicio de los dispuesto en el apartado siguiente.**

7. El debate sobre asuntos o la adopción de acuerdos que afecten a las competencias de una Comunidad Autónoma requerirá la conformidad de la misma.

JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de salvaguardar las competencias de las CCAA.

ENMIENDA NÚM. 638

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 10

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 541

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del punto 4 del Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible**, que queda redactado como sigue:

4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en ~~las mismas~~ **todas** las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de \pm **medio millón de habitantes y los municipios y otras entidades territoriales con competencias en materia de movilidad y transporte** ~~y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.~~

JUSTIFICACIÓN

En el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, dada la indudable incidencia de la ley sobre el marco competencial propio autonómico, han de estar representadas todas las Comunidades Autónomas, además de los principales municipios, que pueden formar parte de este ente directamente o a través de sus organizaciones representativas.

ENMIENDA NÚM. 639

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 11

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación de la letra c del Artículo 11. Funciones del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. El Foro Administrativo de Movilidad Sostenible tendrá, las siguientes funciones:

[...]

c) Emitir informe sobre los impactos en la movilidad, el transporte y los vectores ambientales relacionados con la movilidad derivados de la implantación de grandes infraestructuras de competencia estatal y sus instrumentos urbanísticos asociados, de acuerdo con la legislación estatal y autonómica de aplicación. Informar sobre los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 542

legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 640

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 13

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de la letra b), c), d) i e) del **Artículo 13. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible**, que queda redactado en los términos siguientes:

El Consejo Superior de Movilidad Sostenible tendrá las siguientes funciones:

b) **Emitir informe sobre** ~~Informar~~ en cualquier asunto que pueda serle sometido por el Gobierno, los Ministerios **o de forma facultativa por las** demás administraciones competentes en materia de movilidad y transportes, ~~en todos aquellos asuntos de su competencia cuya trascendencia para el sistema de movilidad lo haga aconsejable.~~

c) Realizar propuestas en relación con la movilidad y los transportes sostenibles **en el ámbito de las competencias del Estado.**

d) Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de transporte público colectivo, servicios de movilidad, infraestructuras de transporte y de los demás sistemas de transporte y movilidad, incluyendo la movilidad activa, ~~que sean establecidas por las administraciones competentes en la materia.~~ **en el ámbito de la competencia del Estado, así como la que facultativamente puedan aportar las restantes administraciones competentes en la materia.**

e) Desarrollar una labor permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, ~~según lo establecido en el artículo 94, sin perjuicio de la labor de otros órganos sobre esta materia.~~ **sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones sobre esta materia.**

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 641

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título I. Artículo 14

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del **Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM)**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 14. Integración de datos de movilidad ~~Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM)~~

~~1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Oficina del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.~~

1. Las administraciones competentes en materia transportes y movilidad cooperarán en la creación y funcionamiento de un sistema de integración de datos de movilidad que garantice la disponibilidad para todas las administraciones, y en las condiciones que se establezca reglamentariamente, para toda la ciudadanía, mediante datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas que sean establecidas de forma acordada por las administraciones competentes.

~~2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM~~ **Los datos y la información que de ellos se derive** aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad, **incluida la relativa a los costes e ingresos de los servicios de transporte público y, cuando proceda, a las inversiones en materia de infraestructuras de transporte y su financiación.** La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16.

~~3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 544

transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.

4.—~~3.~~ A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de personas, ~~el EDIM~~ **sistema de datos** integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el artículo 91.

5.— Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, ~~el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, previo informe de la Conferencia Sectorial de Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.~~

6.—~~4.~~ **El sistema de datos integrados** estará a disposición de las administraciones públicas. ~~Asimismo, así como en los términos de acceso y difusión que se acuerden, en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes, a la comunidad investigadora, así como a los ciudadanos y ciudadanas. y del conjunto de la ciudadanía.~~

7.—~~5.~~ La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las entidades locales acordarán, ~~en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación de este del sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo. Del mismo modo, las administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.~~

JUSTIFICACIÓN

El ejercicio de las competencias exclusivas en materia de planificación, ordenación y gestión de los diferentes sistemas de infraestructuras y servicios de transporte de la Generalitat no puede declinar por la imposición unilateral por el Estado de órganos, instrumentos de planificación y mecanismos de coordinación en los cuales la Generalitat y demás CCAA, que son las titulares de dichas competencias, sólo participarían en el mejor de los casos, en una Conferencia Sectorial. En concreto, la Generalitat de Catalunya, siendo la Administración competente en la materia, vería mermada su competencia legislativa y ejecutiva por una mera participación en los órganos multilaterales sin poder ejercer ninguna capacidad resolutoria. Por todo ello, se propone dicha modificación.

ENMIENDA NÚM. 642

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del apartado 1, 2, 4, 5 y 6 del Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**, que quedan redactados en los términos siguientes:

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) es **un documento de condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad en el ámbito de competencia estatal. Este documento podrá ser de aplicación al resto de las administraciones públicas en aquello no regulado por la legislación dictada en ejercicio de sus competencias respectivas, así como a las relaciones de cooperación y colaboración interadministrativa que se establezcan.** ~~establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.~~

~~2. El DOMOS y los documentos complementarios forman parte del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.~~

~~[...]~~

4. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado **en ejercicio de su competencia sectorial en materia de transportes y movilidad.** ~~y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad.~~ Las demás administraciones lo podrán asumir **sus determinaciones, en todo o en parte**, cuando así lo acuerden voluntariamente.

5. El DOMOS **contendrá, en el ámbito de las competencias del Estado: Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:**

a) ~~Directrices generales para una movilidad sostenible, incluyendo de manera específica directrices para la movilidad urbana y metropolitana y directrices para las referidas a~~ la movilidad rural o de zonas de baja densidad de población.

b) ~~Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas~~ **de transportes y movilidad** ~~las administraciones públicas.~~

c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte de **competencia estatal**, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.

d) Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos.

e) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos de la movilidad sostenible, como las directrices metodológicas y guías de buenas prácticas.

f) Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación.

g) Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.

6. Son documentos complementarios del DOMOS, **a los efectos previstos en el apartado 1**, los documentos de directrices metodológicas y los documentos de guías de buenas prácticas, regulados en los artículos 19 y 20. Serán informados preceptivamente por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible y por el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, y sometidos a información pública antes de su aprobación por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos «en cascada». De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente el suministro de los preceptos señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente artículo no pueden afectar a las competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

ENMIENDA NÚM. 643

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 16

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación de la letra c) del punto 5 perteneciente al Artículo 16. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**, que queda redactada en los términos siguientes:

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

[...] c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura, **incluyendo la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos**, como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.

JUSTIFICACIÓN

El despliegue del vehículo eléctrico se está acelerando en los últimos meses, y va a continuar acelerándose en los próximos años. El objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) es tener 5,5 millones de vehículos de este tipo en circulación para el año 2030.

La viabilidad de esta transición depende de que los ciudadanos perciban que la movilidad eléctrica es eficiente, seguro y cuenta con todas las garantías que ofrece la movilidad tradicional. En ese sentido, es indispensable que la infraestructura de recarga sea suficiente para dar servicio a todos los vehículos eléctricos que haya en circulación.

Actualmente, a pesar de que sí hay objetivos nacionales de penetración del vehículo eléctrico, no hay objetivos de despliegue de puntos de recarga que permitan monitorizar cuál debe ser el ritmo de instalación. Tampoco existe un marco general que oriente las políticas públicas de incentivo de estos puntos, con lo que en ocasiones las empresas se encuentran con criterios diversos, e incluso contradictorios, fundamentalmente a nivel local (donde hay menos recursos y conocimientos técnicos).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 547

En ese sentido, en el proyecto de Ley de Movilidad Eléctrica, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), complementado con los documentos de directrices metodológicas, es el encargado de establecer «el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad».

Adicionalmente, para dotar a las administraciones (sobre todo a nivel local) de recursos y herramientas suficientes para implantar instalaciones de recarga con el diseño más beneficioso para los ciudadanos de forma ágil y eficaz, sería bueno referenciarlo entre los documentos de guías de buenas prácticas. Así, se contribuiría a que todas las administraciones adopten marcos y criterios comunes acorde a las mejores experiencias y prácticas previas.

Teniendo esto en cuenta, creemos que es importante que la infraestructura de recarga se encuentre entre los contenidos que el DOMOS, los documentos de directrices metodológicas y los documentos de buenas prácticas integran en sus orientaciones de políticas públicas y objetivos.

Proponemos, para su toma en consideración, la modificación de los artículos 16, 19 y 20 del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible para que incorporen estos elementos.

ENMIENDA NÚM. 644

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del apartado 1 del Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS**, que quedan redactados en los términos siguientes:

1. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener pautas generales ~~movilidad que pueden seguir las administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones~~ en materia de transportes y movilidad, especificando en todo caso, las aplicables a movilidad urbana y metropolitana y las aplicables a movilidad de los entornos rurales o de baja densidad de población **así como las aplicables a las grandes infraestructuras de transporte y movilidad de competencia estatal que formen parte de corredores o redes transeuropeas de transporte.**

JUSTIFICACIÓN

La movilidad no es un título competencial que incluya la asunción por parte del Estado de competencias que afecten directamente a la planificación, ordenación y gestión de los distintos sistemas, infraestructuras y servicios de transporte, incluida la determinación del contenido y efectos de la 'aprobación de planes sucesivos' y demás instrumentos «en cascada». De ser así, se produciría una vulneración directa de las competencias que las Comunidades Autónomas y, en particular la Generalitat, han asumido como exclusivas en estas materias en los respectivos Estatutos. Por ello, es necesario que el Proyecto de Ley se refiera exclusivamente el suministro de los preceptos señalados a las competencias reservadas al Estado en estas materias. Así, los documentos regulados en el presente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 548

artículo no pueden afectar a las competencias de las CCAA en materia de transportes y movilidad. De este modo, se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

ENMIENDA NÚM. 645

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 17

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del apartado 2 del Artículo 17. Directrices generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS**, que quedan redactados en los términos siguientes:

2. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:

a) Orientaciones sobre la forma de integrar la gestión de la movilidad en la planificación de las grandes infraestructuras de transporte y movilidad de titularidad estatal o que formen parte de redes transeuropeas de transporte.

~~a) b) Los mecanismos e instrumentos para~~ **Orientaciones sobre la forma de integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y en la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos.**

~~b) c) Diversas modalidades de~~ **procesos de participación pública.**

~~e) d) Orientaciones sobre~~ **procedimientos para la elaboración periódica de encuestas de caracterización de la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.**

~~d) e) Orientaciones sobre posibles~~ **instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras.**

JUSTIFICACIÓN

Las directrices para las grandes infraestructuras estatales pueden ser diferentes al resto, por el gran impacto en el territorio por donde trascurren. Por ello, se cree necesaria la modificación de esta enmienda, además de establecer que los diferentes aspectos a incluir en el DOMOS deben hacer referencia a orientaciones.

ENMIENDA NÚM. 646

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 18

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 549

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 1 y 3 del Artículo 18. Sistema de indicadores para el seguimiento de sendas e hitos a incluir en el DOMOS.**, que quedan redactados en los términos siguientes:

1. El sistema de indicadores a incluir en el DOMOS debe ser un mecanismo de información para disponer de datos cuantitativos y cualitativos sobre el estado del transporte y la movilidad, así como del estado de las infraestructuras **en el ámbito de la competencia sectorial del Estado.**

[...]

3. El sistema de indicadores se integrará ~~tanto en el EDIM como en el Observatorio del Transporte y la Logística en España,~~ **en los mecanismos de seguimiento** que gestiona el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Para evitar una vulneración de competencias de las CCAA, es necesario que el precepto se refiera exclusivamente al ámbito de la competencia sectorial del estado.

ENMIENDA NÚM. 647

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 1 y 2 del Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas**, que quedan redactados en los términos siguientes:

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen ~~los métodos y las herramientas básicas~~ **orientaciones** para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los transportes y la movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito, **que podrán ser de aplicación al resto de las Administraciones públicas, cuando así lo decidan, en aquello no regulado por la normativa dictada en ejercicio de sus competencias respectivas.**

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales y planes de movilidad sostenible simplificados de entidades locales.

~~b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.~~

~~c) Planes de movilidad sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.~~

~~d) Planes de movilidad activa, saludable, sostenible y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación.~~

e) Zonas de bajas emisiones.

~~f) Distribución urbana de mercancías.~~

~~g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.~~

h) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta o ciclo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 550

i) Diseño de soluciones de movilidad para dar respuesta a las necesidades de los residentes en zonas rurales y de baja densidad de población.

JUSTIFICACIÓN

Para evitar una vulneración de competencias de las CCAA, es necesario que el precepto se refiera exclusivamente al ámbito de la competencia sectorial del estado y se prevé la supletoriedad en todo aquello que no esté regulado por la legislación autonómica y no invada competencias.

ENMIENDA NÚM. 648

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del apartado 2, de manera que se añada una nueva letra j)**, al Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas, que queda redactado en los términos siguientes:

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

[...]

j) Estudio de adopción de herramientas y tecnologías para una planificación de las políticas de movilidad más eficiente, sostenible y basada en datos.

JUSTIFICACIÓN

En España, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones recoge en su Anexo I el detalle acerca del contenido mínimo del proyecto de zonas de bajas emisiones y contempla la posibilidad de utilizar «mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada» para categorizar al parque circulante.

Por otro lado, a nivel europeo, en la Comunicación del Pacto Verde, la Comisión Europea señala la importancia de invertir en la transformación digital y en las herramientas digitales necesarias en cuanto que factores clave para propiciar la consecución de los objetivos del Pacto. En esta línea, señala que los datos accesibles e interoperables, combinados con la infraestructura digital (superordenadores, nubes, redes ultrarrápidas) y las soluciones de inteligencia artificial, facilitan las decisiones basadas en datos contrastados y amplían la capacidad de comprender y abordar los retos medioambientales.

De esta manera, la digitalización brinda nuevas oportunidades para el control a distancia de las emisiones, así como para la monitorización y optimización del modo de utilización de la energía y los recursos naturales, a través del 5G, la computación en nube y el internet de las cosas. Tecnologías como la medición remota de las emisiones de tráfico de manera individualizada y en su libre circulación permiten a las administraciones competentes realizar políticas más ajustadas a la realidad del parque circulante, que es uno de los sectores más contaminantes de nuestro tiempo.

Así, para aprovechar todo el potencial de las soluciones digitales en pro de la transición energética, la mitigación y adaptación al cambio climático, así como para diseñar políticas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 551

públicas justas, eficaces y basadas en datos, las administraciones públicas han de dotarse de la tecnología y la digitalización para llevar a cabo una monitorización y medición de las emisiones.

ENMIENDA NÚM. 649

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 19

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la adición de una nueva letra en el punto 2 del Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas.**, que queda redactada en los términos siguientes:

2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

[...]

x) **Implantación de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos.**

JUSTIFICACIÓN

El despliegue del vehículo eléctrico se está acelerando en los últimos meses, y va a continuar acelerándose en los próximos años. El objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) es tener 5,5 millones de vehículos de este tipo en circulación para el año 2030.

La viabilidad de esta transición depende de que los ciudadanos perciban que la movilidad eléctrica es eficiente, seguro y cuenta con todas las garantías que ofrece la movilidad tradicional. En ese sentido, es indispensable que la infraestructura de recarga sea suficiente para dar servicio a todos los vehículos eléctricos que haya en circulación.

Actualmente, a pesar de que sí hay objetivos nacionales de penetración del vehículo eléctrico, no hay objetivos de despliegue de puntos de recarga que permitan monitorizar cuál debe ser el ritmo de instalación. Tampoco existe un marco general que oriente las políticas públicas de incentivo de estos puntos, con lo que en ocasiones las empresas se encuentran con criterios diversos, e incluso contradictorios, fundamentalmente a nivel local (donde hay menos recursos y conocimientos técnicos).

En ese sentido, en el proyecto de Ley de Movilidad Eléctrica, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), complementado con los documentos de directrices metodológicas, es el encargado de establecer «el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad».

Adicionalmente, para dotar a las administraciones (sobre todo a nivel local) de recursos y herramientas suficientes para implantar instalaciones de recarga con el diseño más beneficioso para los ciudadanos de forma ágil y eficaz, sería bueno referenciarlo entre los documentos de guías de buenas prácticas. Así, se contribuiría a que todas las administraciones adopten marcos y criterios comunes acorde a las mejores experiencias y prácticas previas.

Teniendo esto en cuenta, creemos que es importante que la infraestructura de recarga se encuentre entre los contenidos que el DOMOS, los documentos de directrices

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 552

metodológicas y los documentos de buenas prácticas integran en sus orientaciones de políticas públicas y objetivos.

Proponemos, para su toma en consideración, la modificación de los artículos 16, 19 y 20 del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible para que incorporen estos elementos.

ENMIENDA NÚM. 650

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación de la letra c) y la adición de una nueva letra, en el punto 2 del Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.**, quedando de la siguiente manera:

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

[...]

c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población, **incluyendo soluciones de movilidad eléctrica e infraestructura de recarga para esta.**

[...]

x) **El impulso de la tramitación ágil y eficiente de la red de infraestructura de recarga eléctrica, incluyendo la forma de aplicación de las declaraciones responsables recogidas en la Ley Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.**

JUSTIFICACIÓN

El despliegue del vehículo eléctrico se está acelerando en los últimos meses, y va a continuar acelerándose en los próximos años. El objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) es tener 5,5 millones de vehículos de este tipo en circulación para el año 2030.

La viabilidad de esta transición depende de que los ciudadanos perciban que la movilidad eléctrica es eficiente, seguro y cuenta con todas las garantías que ofrece la movilidad tradicional. En ese sentido, es indispensable que la infraestructura de recarga sea suficiente para dar servicio a todos los vehículos eléctricos que haya en circulación.

Actualmente, a pesar de que sí hay objetivos nacionales de penetración del vehículo eléctrico, no hay objetivos de despliegue de puntos de recarga que permitan monitorizar cuál debe ser el ritmo de instalación. Tampoco existe un marco general que oriente las políticas públicas de incentivo de estos puntos, con lo que en ocasiones las empresas se encuentran con criterios diversos, e incluso contradictorios, fundamentalmente a nivel local (donde hay menos recursos y conocimientos técnicos).

En ese sentido, en el proyecto de Ley de Movilidad Eléctrica, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), complementado con los documentos de directrices metodológicas, es el encargado de establecer «el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 553

Adicionalmente, para dotar a las administraciones (sobre todo a nivel local) de recursos y herramientas suficientes para implantar instalaciones de recarga con el diseño más beneficioso para los ciudadanos de forma ágil y eficaz, sería bueno referenciarlo entre los documentos de guías de buenas prácticas. Así, se contribuiría a que todas las administraciones adopten marcos y criterios comunes acorde a las mejores experiencias y prácticas previas.

Teniendo esto en cuenta, creemos que es importante que la infraestructura de recarga se encuentre entre los contenidos que el DOMOS, los documentos de directrices metodológicas y los documentos de buenas prácticas integran en sus orientaciones de políticas públicas y objetivos.

Proponemos, para su toma en consideración, la modificación de los artículos 16, 19 y 20 del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible para que incorporen estos elementos.

ENMIENDA NÚM. 651

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 20

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la introducción de una nueva letra en el apartado 2 del Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas.**, quedando redactado en los términos siguientes:

- x) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 652

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 21

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **supresión del punto 2 del Artículo 21. Concienciación y sensibilización**, que queda redactado en los términos siguientes:

~~2.— De acuerdo con el contenido del DOMOS en relación con la información, concienciación y sensibilización, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible coordinará en el marco de la Administración General del Estado la elaboración de una Estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes bienales.~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 554

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Para salvaguardar las competencias de las CCAA.

ENMIENDA NÚM. 653

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 23

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del punto 5 del Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM)**, que queda redactado en los términos siguientes:

5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras **estatales** que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, **o a la disponibilidad de las infraestructuras para la prestación de servicios de titularidad autonómica**, deberán establecerse los adecuados mecanismos ~~de coordinación y de corresponsabilidad en su financiación, entre las distintas administraciones competentes.~~ **de cooperación entre las distintas administraciones competentes, que deberán incluir, en todo caso, su participación en el procedimiento para la definición y programación de las actuaciones, y la preceptiva consulta y informe favorable del IPEEM por parte de todas ellas, con carácter previo a su aprobación definitiva.**

JUSTIFICACIÓN

Enmienda relativa a la mejora de la prestación de servicios ferroviarios.

ENMIENDA NÚM. 654

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 23

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del punto 6 del Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM)**., quedando redactado en los términos siguientes:

6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, del Foro

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 555

Administrativo de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

Así mismo, antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a evaluación de impacto normativo de género, edad, familia y capacidades, y a consulta pública.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 655

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Sección 1. Artículo 24

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 24. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

Se trata de un precepto vacío de contenido, a la vista de la competencia exclusiva en materia de planificación de los servicios de transporte de las CCAA, como en el caso de Catalunya, tienen atribuidas en su Estatut d'Autonomia.

ENMIENDA NÚM. 656

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Sección 1. Artículo 25

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

Se cree necesaria su supresión puesto que interfiere en las competencias de las entidades locales y autonómicas.

ENMIENDA NÚM. 657

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 26

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 556

De modificación

Texto que se propone:

Se propone un redactado alternativo del **artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad**, en los siguientes términos:

Artículo 26. *Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.*

~~1. Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.~~

~~Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.~~

~~Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27.~~

1. Los grandes centros de actividad definidos en la letra i) del artículo 2.1 de esta ley deberán disponer de planes de movilidad de acuerdo con los criterios y condiciones aprobados por la Administración competente en materia de transporte y movilidad en su ámbito territorial y teniendo en cuenta otros instrumentos de planificación de movilidad que puedan ser concurrentes.

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

~~3. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.~~

4.—3. Los grandes centros de actividad deberán remitir el plan aprobado a la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

~~5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

JUSTIFICACIÓN

Estos Planes deben ser decididos por la administración competente.

ENMIENDA NÚM. 658

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 557

De modificación

Texto que se propone:

Se modifican los puntos 3, 4 y 5 del Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo., quedando redactados en los términos siguientes:

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, **soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones**, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29.

Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro. Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

[...]

4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones, **incluyendo herramientas para facilitar la recarga pública o privada de este tipo de medios de transporte.**

5. ~~El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~ **En aquellas empresas de más de 500 personas trabajadoras y con una flota de vehículos en propiedad o en régimen de arrendamiento superior a 50 vehículos, los planes de trabajo también incorporarán objetivos de penetración de vehículos eléctricos en sus flotas para un período de cinco años, con el objetivo de alcanzar flotas cero emisiones para el año 2035.**

JUSTIFICACIÓN

Una parte importante de los desplazamientos que se realizan actualmente se producen entre la vivienda y el trabajo. Por tanto, es fundamental garantizar que estos desplazamientos son sostenibles a la vez que cómodos y ágiles para los ciudadanos. Los «planes de movilidad al trabajo» introducidos por el artículo 27 del proyecto de ley debería responder, en consecuencia, a esta finalidad.

El impulso de un transporte público de calidad debe ser un elemento a tener en cuenta en estos planes. Sin embargo, actualmente una parte importante de los desplazamientos al trabajo se realizan mediante el vehículo particular, sobre todo fuera de las grandes ciudades por las mayores limitaciones del transporte público.

Por esta razón es especialmente importante incentivar que los desplazamientos en vehículo particular se realicen mediante las tecnologías más eficientes y limpias.

Por otro lado, muchas personas cuentan con vehículos de empresa para realizar su trabajo o desplazarse hasta él. A día de hoy, cerca de la mitad de las ventas anuales de vehículos en Europa son de vehículos de empresa, representando más de 6 millones de vehículos nuevos cada año. Sin embargo, la mayor parte todavía no son eléctricos.

La electrificación de la flota del sector empresarial es muy ventajosa, ya que dinamiza el mercado de segunda mano (los vehículos se venden tras un uso medio de 40 meses) y

hace más asequible los vehículos eléctricos a los particulares. Además, contribuyen de forma más intensa a la reducción de emisiones, ya que el kilometraje medio de este tipo de vehículos es de media dos veces superior al de un vehículo privado.

Teniendo esto en cuenta, creemos que es importante que los planes de movilidad al trabajo tengan en cuenta la transición hacia el vehículo eléctrico en este ámbito, incluyendo referencias a los objetivos de penetración y de implantación de la infraestructura de carga que les daría soporte.

Proponemos, para su toma en consideración, la modificación del artículo 27 del proyecto de ley para la introducción de la movilidad eléctrica en los planes de movilidad al trabajo.

ENMIENDA NÚM. 659

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del **Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo**, quedando redactado en los siguientes términos:

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público **estatal** de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

2. ~~Los~~ **Dichos** planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 559

tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros, de acuerdo con el principio de jerarquía al que se refiere el artículo 29. Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo. Se tendrá en cuenta, no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local, **metropolitana o autonómica** en cuyo ámbito territorial se ubique el centro, **así como, en su caso, los instrumentos de regulación de la movilidad aprobados por las autoridades metropolitana o autonómica correspondientes.**

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

~~4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones.~~

~~5. El EDIM al que se refiere el artículo 14 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.~~

JUSTIFICACIÓN

El Estado no ostenta título competencial adecuado para establecer obligaciones dirigidas a las entidades y empresas del sector público no estatal en materia de movilidad que comporte la exigencia de disponer de planes de movilidad sostenible, cuando, en todo caso, deberían ser las Administraciones autonómicas y/ o locales quienes, ejerciendo sus prerrogativas de tutela administrativa sobre las entidades del sector público respectivo, dispusieran lo procedente en esta materia, de acuerdo con su propia identificación de necesidades, en cada caso, y atendiendo al principio proporcionalidad.

No puede, por tanto, defenderse en este sentido que la competencia del Estado en materia de bases del régimen jurídico del sector público se extienda también a un aspecto estrictamente sectorial de la actividad de entidades pertenecientes al sector público de otras Administraciones distintas del Estado, que, a su vez, son las competentes sobre aquel aspecto sectorial.

Por otro lado, se cree necesario que el apartado 4 forme parte de un artículo nuevo.

ENMIENDA NÚM. 660

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 27

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la adición de un nuevo punto en el Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo**, en los términos siguientes:

x. A efectos de incentivar el cumplimiento a lo dispuesto en el punto 3 de este mismo artículo, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus

empleados servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados y empleadas entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, estarán exentos de ser considerados rendimientos del trabajo en especie a los efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, siempre y cuando esté disponible para todos los empleados y empleadas y sean utilizados principalmente para ir al trabajo. Así mismo, cuando estos servicios no sean de uso gratuito para el empleado o empleada, las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados o empleadas tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte en los términos previstos en el artículo 42.3.e) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio de la Ley del IRPF y del artículo 46 bis del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007.

JUSTIFICACIÓN

El Artículo 26 de la nueva Ley de Movilidad exige a las empresas la implantación de planes de transporte sostenible al trabajo que incluyan soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros.

ENMIENDA NÚM. 661

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 28

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del Artículo 28. Seguimiento**, que queda redactado en los términos siguientes:

1.— Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en el artículo 25, y, así como sus revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados en el plazo de tres meses desde su adopción a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas:

2.— Estos documentos serán de acceso público en el caso de que la entidad obligada sea una Administración Pública, y requerirán la autorización previa para el resto de entidades obligadas:

3.— Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de tres meses para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 561

~~incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas:~~

Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de movilidad sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, **de acuerdo con las condiciones que ellas establezcan.** ~~cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.~~

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas a los artículos anteriores.

ENMIENDA NÚM. 662

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Sección 2. Artículo 29

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

ENMIENDA NÚM. 663

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Sección 2. Artículo 30

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 562

ENMIENDA NÚM. 664

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 33

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación de la letra a) del Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad**, que queda redactada en los términos siguientes:

Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:

a) La realización progresiva de actuaciones en terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad y uso eficiente de los recursos, **con un régimen que permita la prestación abierta e igualitaria de servicios a diferentes operadores ferroviarios**. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo.

JUSTIFICACIÓN

Enmienda relativa a la mejora de la prestación de servicios ferroviarios.

ENMIENDA NÚM. 665

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 33

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **adición de una nueva letra en el Artículo 33. Terminales de transporte, talleres de material móvil para el transporte público y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad.**, con el siguiente redactado:

x) **El establecimiento de estaciones de recarga eléctrica ultrarrápida —electrolineras— suficientes y necesarios para que la electromovilidad, especialmente en larga distancia y transporte de mercancías, se desarrolle con normalidad en todo el territorio.**

JUSTIFICACIÓN

El desarrollo de la movilidad eléctrica necesita de un impulso por parte de la Administración. Se considera necesario distinguir entre los puntos de recarga situados en estaciones de dispensación de combustibles fósiles para vehículos (gasolineras) y las infraestructuras diseñadas únicamente para la recarga rápida y ultrarrápida de vehículos eléctricos (electrolineras).

ENMIENDA NÚM. 666

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Sección 3. Artículo 34

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos. Se cree necesaria su supresión por invadir, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, urbanismo y ordenación del territorio.

ENMIENDA NÚM. 667

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del punto 1, 2 y 5 del Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima cuando ello proceda, promoverán activamente la implantación de medidas de reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, como es el caso de los servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil entre otras iniciativas.

Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 564

alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes, y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados, así como a maquinaria portuaria, flotas de vehículos pesados y parque móvil.

[...]

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un marco de actuación que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El marco incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.

El plazo para disponer del marco de actuación será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.

JUSTIFICACIÓN

1. Se acota la intervención de la Autoridad Marítima (pues su intervención en algunos casos puede no ser preceptiva, ni necesaria), enfatiza el papel de las autoridades portuarias en el proceso y se amplía el ámbito aplicativo del precepto a otras actividades en la medida que también pueden contribuir a la mejora de la calidad del aire.

2. Hay más de 400 comercializadora, las cuales no intervienen en la planificación de la red, la CNMC sí interviene indirectamente en la planificación y en la regulación de condiciones de acceso. Adicionalmente, se amplía el ámbito aplicativo del precepto a otras actividades en la medida que también pueden contribuir a la mejora de la calidad del aire.

5. Se modifica el término «Plan de despliegue» por «marco de actuación» con la finalidad de alinear las terminologías utilizadas en el Proyecto de Ley con las previstas en el citado Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. En dicho Reglamento se hace referencia a la elaboración de un marco de acción nacional. También se propone suprimir la expresión portuario, ya que el concepto de servicio portuario remite en la legislación española de puertos a un determinado régimen jurídico, que debe ser ajeno al suministro de cualquier tipo de suministro a buque, que ha de ser caracterizado a efectos de esa legislación como un servicio comercial. En cualquier caso, en evitación de eventuales polémicas parece lo más razonable eliminar el calificativo de portuario.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 565

ENMIENDA NÚM. 668

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **adición de un nuevo punto en el Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos**, que queda redactado en los términos siguientes:

X. A efectos de lo establecido en el artículo 9.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, relativo al autoconsumo de energía eléctrica, las instalaciones de producción o generación de energía eléctrica renovable dentro de un puerto tendrán, a todos los efectos, la condición de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a las mismas cuando tanto la generación como el consumo estén en la zona de servicio de un puerto de interés general definida en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, o instrumento equivalente, permitiendo de esta manera que la generación renovable pueda ser compartida en todo el ámbito portuario sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo, y que la transferencia de energía se realice a través de la red de distribución, otorgándose los títulos de ocupación necesarios o autorizaciones destinadas a la generación de energía eléctrica, pudiendo las autoridades portuarias participar en las sociedades que lo gestionen.

JUSTIFICACIÓN

La propuesta responde al objeto de contribuir a la descarbonización y, para ello, alentar el consumo de energías alternativas en los espacios portuarios. En este sentido, se considera razonable y necesario que toda la zona de servicio de los puertos, aprobada por la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, tenga a todos los efectos la condición de ámbito de autoconsumo compartido de energía eléctrica, de tal modo que todos los operadores ubicados en el puerto puedan formar parte de un autoconsumo compartido, sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo.

ENMIENDA NÚM. 669

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 3. Artículo 36

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **adición de un nuevo punto en el Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos**, que queda redactado en los términos siguientes:

X. Asimismo, y con el fin igualmente de contribuir y favorecer la consecución de los objetivos contemplados en los párrafos que anteceden, las autoridades portuarias podrán desde la fecha de vigencia de la presente ley establecer la obligación de que los buques portacontenedores y de pasaje atracados a muelle se conecten al suministro de electricidad desde tierra y que la utilicen para toda su demanda de electricidad en el punto de atraque en los supuestos y con las mismas excepciones contempladas en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE y en el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE.

Con esa finalidad las autoridades portuarias deberán aprobar una ordenanza en donde se regulen las condiciones, la operativa y los concretos supuestos en que será exigible la obligatoriedad de la conexión, así como las tarifas que resulten de aplicación que se determinarán con arreglo a la normativa portuaria.

JUSTIFICACIÓN

Se persigue acelerar la transición energética y descarbonización, uno de cuyos aspectos más relevantes es la conexión al suministro de electricidad de los buques atracado en puertos. Por esta razón, debe permitirse a las autoridades portuarias que dispongan de medios para ellos ejecutar las instalaciones OPS pero al mismo tiempo dicha inversión económica de gran calado no servirá de nada si los buques no se conectan al suministro eléctrico, alternativa por la que pueden optar al no existir una obligación legal de conexión.

ENMIENDA NÚM. 670

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 37

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del apartado 1** del Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte o actividades auxiliares o complementarias del transporte. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas. **En relación con el impacto ambiental del transporte, las administraciones públicas promoverán la medición empírica e individualizada de las emisiones reales del tráfico rodado.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 567

JUSTIFICACIÓN

En 2019, el transporte fue el responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO₂ en la UE según la Agencia Europea del Medio Ambiente, de los cuales el 71,7% provino del transporte por carretera. Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, en 2022 se registró una reducción del 2% de las emisiones de efecto invernadero, impulsada por reducciones sustanciales en los sectores de la construcción y de la industria, mientras que las emisiones procedentes del transporte experimentaron un aumento de un 6% respecto a los niveles de 2021. Asimismo, mientras que el sector del suministro eléctrico sólo ha reducido sus emisiones en un 40% con respecto a sus niveles de 2005, el sector transporte sólo las ha reducido en un 11%.

En España, se estima que alrededor del 1% de la flota de vehículos en circulación es responsable de hasta el 40% de todas las emisiones producidas por el tráfico rodado. Los grandes emisores no responden necesariamente a una categoría ni a una antigüedad determinadas. De hecho, se estima que hasta un 15% de vehículos que emiten alrededor de 200 veces más que un vehículo normal tiene menos de 5 años, y tienden a estar desajustados, averiados o manipulados ilegalmente.

A través de los sistemas de medición empírica de las emisiones reales del tráfico rodado, las Administraciones Públicas pueden llevar a cabo un control efectivo de las emisiones del tráfico e identificar a los vehículos verdaderamente más contaminantes, así como promover la sustitución del parque móvil hacia opciones más sostenibles. Asimismo, de forma general, la medición empírica e individualizada de las emisiones del tráfico permitirá diseñar políticas públicas basadas en datos, de forma que sean más eficientes y pongan el foco en el problema real.

ENMIENDA NÚM. 671

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 37

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 4 del Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.**, que queda redactado en los términos siguientes:

4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance **en los ámbitos sectoriales de competencia estatal**, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte. Para ello tendrá en cuenta las metodologías que la Unión Europea desarrolle a este respecto.

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario establecer el alcance del artículo se limita al ámbito de competencia estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 568

ENMIENDA NÚM. 672

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 37

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del punto 2 del Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono.**, quedando redactado en los términos siguientes:

Artículo 37. *Cálculo e información de la huella de carbono.*

[...]

2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior, **y el de la alternativa que menor nivel de emisiones de gases de efecto invernadero genere**, deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 673

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título III. Capítulo I

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del título del Capítulo I del Título III**, que queda redactado en los términos siguientes:

TÍTULO III

Planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte

CAPÍTULO I

Provisión de servicios de transporte terrestre de personas ~~y servicios de movilidad en todo el territorio~~

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 569

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario establecer el alcance del artículo al ámbito de competencia estatal.

ENMIENDA NÚM. 674

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 40

De modificación

Texto que se propone:

Se propone un redactado alternativo del **artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad**, quedando redactado en los siguientes términos:

Artículo 40. *Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.*

~~1.— Las administraciones públicas~~ **Los órganos y entidades titulares de los servicios de competencia estatal** velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la **disposición a disponibilidad por** las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.

~~2.— Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos.~~

~~3.— Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad.~~

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario establecer el alcance del artículo se limita al ámbito de competencia estatal.

ENMIENDA NÚM. 675

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Artículo 41

De supresión

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 570

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 41. Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intrautonómicos.

Se cree necesaria su supresión porque invade, sin título competencial estatal, las competencias de las entidades locales y de las CCAA en materia de transportes, imponiéndoles obligaciones a ejercer

ENMIENDA NÚM. 676

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo I. Artículo 42

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del título del artículo y del punto 1 del **Artículo 42. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad**, que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 42. *Régimen de prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y servicios de movilidad de titularidad estatal.*

1. Para la prestación de los servicios de transporte público de personas por carretera y de los servicios de movilidad podrán utilizarse cualesquiera de los sistemas previstos en la normativa de contratos del sector público vigente, o incentivar su prestación por parte de la Administración **General del Estado** mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea.

JUSTIFICACIÓN

Limitar la aplicación al ámbito de titularidad estatal.

ENMIENDA NÚM. 677

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Capítulo I. Artículo 43

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.

El precepto es innecesario. Las Entidades Locales y las CCAA no necesitan ningún título habilitante para promover servicios de movilidad de conexión con ferrocarril o para

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 571

modificar contratos de concesión existentes en los servicios de transporte regulados por carretera cuando esta modificación vinculada a aquella conexión obedezca a razones de interés público.

ENMIENDA NÚM. 678

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **adición de un nuevo punto en el Artículo 46. Establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.**, que queda redactado en los siguientes términos:

x. **Las Comunidades Autónomas afectadas participarán, en todo caso, en el procedimiento para el establecimiento de obligaciones de servicio público. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica o local, la elaboración de la «Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público» corresponderá a dicha administración.**

En el caso de entidades locales, para que la propuesta pueda ser tenida en cuenta por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, deberá contar con la conformidad de la administración autonómica correspondiente.

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario introducir la participación obligatoria de las CCAA en el establecimiento de las obligaciones de servicio público (OSP) en transportes de competencia estatal que afecten en sus territorios.

ENMIENDA NÚM. 679

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 46

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación de la letra f) del punto 1 del Artículo 46. Establecimiento de Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal.**, quedando redactado en los términos siguientes:

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una «Propuesta

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 572

de Establecimiento de Obligación de Servicio Público» que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

[...]

f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental. **El análisis de rentabilidad socioeconómica dará mayor importancia a las dimensiones social y ambiental de dicho análisis supeditado las decisiones motivadas por criterios económicos a los criterios sociales y ambientales.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 680

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 48

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del punto 2 del Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal.**, quedando redactado en los términos siguientes:

2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial.

En caso de que la evaluación ex post determine que hay una baja demanda de servicios bajo régimen de OSP, se deberán analizar los motivos de la baja demanda con el objetivo de incrementar la demanda.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 681

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo II. Artículo 49

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 573

Texto que se propone:

Se propone la modificación del punto 5 del **Artículo 49. Servicios de transporte público regular de personas por carretera de competencia estatal**, con un nuevo redactado en los siguientes términos:

5. El Estado y la Comunidad Autónoma o entidad local proponente, deberán acordar en todo caso los términos en los que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, **deberá establecer un mecanismo de compensación al operador. a fin de atender a los objetivos descritos en el artículo 40.**

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una redacción congruente con la propuesta para el artículo 40.

ENMIENDA NÚM. 682

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 51

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo punto en el **Artículo 51. Criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal**, quedando en los siguientes términos:

Artículo 51. *Criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal.*

1. La planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal responderá a los criterios establecidos en el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) al que se refiere el artículo 23 a los procedimientos establecidos en las leyes sectoriales de aplicación y a los preceptos establecidos en la presente ley.

2. **Cuando el instrumento de planificación contemple o se refiera a infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible solicitará el informe de dichas Comunidades autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes. Dicho informe tendrá carácter vinculante en aquellos aspectos de los que dependan la regularidad, calidad o coste.**

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda se refiere inicialmente a la planificación de la infraestructura ferroviaria en supuestos de ejercicio efectivo de la competencia exclusiva sobre servicios de transporte ferroviario —de pasajeros y mercancías— por las Comunidades Autónomas que la tienen asumida y con independencia de la titularidad de la infraestructura que los soporta. Ello, no obstante, la redacción propuesta para el nuevo apartado 2 podría ser

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 574

aplicable en otros ámbitos sectoriales en que las CCAA tengan competencia para la prestación de servicios sobre infraestructuras de interés general.

La titularidad de un servicio público lleva aparejada, en todo caso, la capacidad de definir niveles de calidad, regularidad y continuidad de la prestación. Y es innegable que tal definición está directamente vinculada con la disponibilidad, las características y el estado de las infraestructuras que soportan el servicio.

De ahí que deba existir, también, una relación directa entre la capacidad/obligación del titular y responsable del servicio de definir estándares y objetivos de calidad en su prestación y la capacidad/obligación del titular y gestor de la infraestructura de asumir aquellos estándares y objetivos como finalidad propia en su tarea de poner a disposición del prestador del servicio las infraestructuras ferroviarias a su cargo.

En nuestro entorno jurídico-administrativo, en que la «competencia» sobre unas y otras capacidades/obligaciones está repartida entre el Estado y la Generalitat, resulta también evidente que la consecución óptima del cumplimiento de unas y otras por las Administraciones respectivas requiere procedimientos de cooperación adecuados, estables, y perdurables en el tiempo. En el caso de Catalunya, dichos procedimientos se encuentran prefigurados en el artículo 140.6 del EAC (2006), según el cual «corresponde a la Generalitat en materia de red ferroviaria [...] la participación en la planificación y la gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Catalunya, de acuerdo con lo que establezca la normativa estatal».

Este mandato dirigido al legislador estatal no expresa solamente una aspiración genérica de colaboración entre administraciones, sino la necesidad específica de dar respuesta a aquella demanda de procedimientos de cooperación al servicio de la garantía de la calidad y seguridad del transporte ferroviario en Catalunya. Y por ello, el precepto estatutario refiere expresamente el mandato de participación en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias —mandato que hay que entender dirigido tanto al legislador estatal como a la propia Generalitat— a dos de los aspectos materiales que son determinantes de la disponibilidad de tales infraestructuras para el servicio público a que están destinadas, cuales son a) su planificación —que comprende indudablemente también las consecuencias de programación temporal y económica y proyección y ejecución— y b) su gestión —que comprende la operación, explotación mantenimiento y control—. Adicionalmente, en el precepto que el EAC dedica a la competencia de la Generalitat en materia de servicios ferroviarios —art. 169— la necesaria participación autonómica se extiende al «establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras comunidades autónomas o con el tráfico internacional».

De este modo, la presente tramitación parlamentaria ofrece una oportunidad para dar entrada legal a aquella previsión estatutaria en términos reales y efectivos.

Esta enmienda se dirige, por tanto, en primera instancia, a dar cumplimiento en la ley estatal de la previsión estatutaria en lo que se refiere a la participación de las Comunidades Autónomas que hayan asumido la competencia exclusiva sobre el transporte por ferrocarril que transcurra íntegramente por los respectivos territorios en la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General así como de la planificación de las infraestructuras integrantes de la RFIG destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad en aquello que afecte a dichas Comunidades.

ENMIENDA NÚM. 683

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 575

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del punto 3 del **Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia**, quedando en los siguientes términos:

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobará por orden ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 2, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad. **En particular, deberá prever, en el caso que el instrumento de planificación contemple o se refiera a infraestructuras o elementos necesarios para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, la solicitud preceptiva del informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes.**

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 684

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación de la letra b) del apartado 1 del Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.**, quedando redactado en los términos siguientes:

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

[...]

b) Estudio de rentabilidad económica, ~~social y ambiental~~ y, ~~en su caso,~~ financiera y de su impacto social, ambiental y territorial.

En ambos casos deberá analizarse de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 576

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

Los resultados de este análisis deben ser públicos y estar fácilmente accesibles en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como incorporarse al procedimiento de información pública de la evaluación ambiental del proyecto.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 685

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del punto 2 del Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.**, quedando redactado en los términos siguientes:

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.

Deben realizarse cuanto antes evaluaciones ex post de proyectos ya realizados, en especial aquellos de infraestructuras similares a las que se estén planteando acometer, y las conclusiones incorporarlas a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior.

Las evaluaciones deben llevarse a cabo por una autoridad independiente, no por el promotor. La AIReF podrá analizar de forma discrecional estas evaluaciones, para garantizar su calidad y objetividad.

Todas estas evaluaciones deben ser públicas y estar disponibles a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 577

ENMIENDA NÚM. 686

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 52

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 5 del Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.**, quedando redactado en los términos siguientes:

5. Al menos con una periodicidad quinquenal, el Consejo de Ministros encargará a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI la realización de un estudio para la evaluación de los análisis ex post realizados, con objeto de analizar 73 la eficacia y eficiencia del gasto público, en los términos previstos en el artículo 5.3 de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.

La AIREF deberá realizar a la mayor brevedad posible una evaluación del sistema de infraestructuras de transporte actual que sirva de marco previo de referencia para tener en cuenta en las posibles actuaciones en materia de infraestructura viaria, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 687

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo III. Artículo 53

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva letra en el apartado 8 del **Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales**, quedando en los siguientes términos:

8. Los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental serán sometidos a los siguientes informes:

[...]

d) Cuando el estudio informativo se refiera a una infraestructura o elemento necesario para la prestación de servicios de la competencia de una o varias Comunidades Autónomas, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible solicitará el informe de dichas Comunidades Autónomas en todo cuanto afecte a dichos servicios y por el plazo de un mes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 578

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 688

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Capítulo III. Artículo 55

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del Artículo 55. Excepciones del procedimiento de evaluación. Se justifica por una razón de mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 689

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del punto 2 del Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la Sostenibilidad del Transporte Público Colectivo Urbano de Viajeros**, con la siguiente redacción:

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan ~~en el ámbito urbano~~ **en un área o entorno metropolitano de acuerdo con el artículo 2.1 c) de la presente Ley, cuando su gestión o su planificación y coordinación, incluida, eventualmente, la integración tarifaria**, estén atribuidas a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado, **con el mismo objeto**, por otras vías.

JUSTIFICACIÓN

Desde el punto de vista de los destinatarios de la financiación del servicio, el proyecto no tiene en cuenta a las entidades responsables de sistemas integrados de planificación, financiación y tarificación integrada de servicios de ámbito metropolitano o regional, como es el caso de la ATM de Barcelona y se limita a prever aportaciones en favor de las Administraciones locales de primer o segundo grado y los consorcios en que intervengan, en todo caso, como prestadores del servicio público. Por eso es indispensable incorporar en el proyecto de ley la figura institucional de las autoridades territoriales de movilidad que coordinan o gobiernan sistemas de integración tarifaria en áreas regionales o metropolitanas existentes o que se puedan crear en el futuro (en Catalunya ATMs) como destinatarias del sistema general de financiación de la ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 579

ENMIENDA NÚM. 690

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título IV. Artículo 56

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **adición de un nuevo apartado 5 al Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la Sostenibilidad del Transporte Público Colectivo Urbano de Viajeros**, con la siguiente redacción:

5. Se considerarán actuaciones vinculadas a los servicios públicos, susceptibles también de financiación de acuerdo con este Título y en los términos que sean acordados, la elaboración de planes de movilidad sostenible elaborados de acuerdo con lo previsto en esta ley o, en su caso, según la normativa autonómica correspondiente, así como las acciones de concienciación y sensibilización que promuevan las respectivas Administraciones para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.

JUSTIFICACIÓN

Con el objetivo de respetar la legislación autonómica ya vigente.

ENMIENDA NÚM. 691

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título V. Capítulo I

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el nombre del Capítulo I del Título V, que queda redactado en los términos siguientes:

TÍTULO V

Innovación, digitalización y formación en el transporte y la movilidad

CAPÍTULO I

Espacio controlado de pruebas para la movilidad **de titularidad estatal**

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 580

ENMIENDA NÚM. 692

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 64

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo punto 1 en el **Artículo 64. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades**, de manera que se renumeran el resto de puntos, que queda redactado en los términos siguientes:

1. **La regulación del presente capítulo tiene como destinatarios los proyectos y pruebas para la movilidad sostenible de competencia del Estado.**

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

ENMIENDA NÚM. 693

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 64

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del punto 5 del **Artículo 64. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades**, que queda redactado en los términos siguientes:

5. La Oficina podrá promover la suscripción de convenios con las distintas administraciones u organismos involucrados para lograr la máxima efectividad del espacio controlado de pruebas.

Dichos convenios deberán recoger al menos la designación de personas expertas, la designación de la autoridad o las autoridades de supervisión y la puesta a disposición de aquellos medios esenciales para asegurar la ejecutividad de la prueba. **Cuando la prueba requiera la intervención de las Administraciones públicas con competencias sectoriales concurrentes en el ámbito de la movilidad, los convenios deberán incluir, en todo caso, la forma de cubrir los costes incurridos.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 581

ENMIENDA NÚM. 694

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 1. Artículo 65

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del título del Artículo 65. Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 65. *Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad de competencia estatal.*

JUSTIFICACIÓN

Se cree necesario delimitar de manera clara que lo contenido en este título sólo abarca a la movilidad de titularidad estatal.

ENMIENDA NÚM. 695

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Sección 4. Artículo 81

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del punto 2 del **Artículo 81. Comisión de personas expertas en movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Su composición, que será variable en función de las características del proyecto y la disponibilidad de dichas personas expertas, contará, como mínimo, con la persona titular de la Oficina, que ostentará su presidencia, y, al menos, con otras cuatro personas profesionales de reconocido prestigio especialistas en la materia concreta del proyecto, entre las que deberá figurar al menos una persona experta jurista, que serán designadas por la persona titular de la Secretaría de Estado.

Adicionalmente, cuando el ámbito territorial o competencial del proyecto así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión otras personas en representación de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas y de las entidades locales, ~~como asesoras especialistas, con voz, pero sin voto.~~ **en los términos fijados en el convenio a que se refiere el artículo 64 o, alternativamente, que sean acordados en cada caso.**

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas anteriores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 582

ENMIENDA NÚM. 696

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Capítulo IV. Artículo 94

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del punto 1 y la letra e) del punto 3 del **Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte**, los cuales quedan redactados en los siguientes términos:

1. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad ~~Transportes~~ Sostenible ~~s~~, se constituirá la Sección Transversal de Formación y Capacitación que desarrollará una función permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación de la población activa, y para anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada que se pueda producir, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de los personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

[...]

3. En todo caso, corresponderá a esta Sección las siguientes actuaciones:

[...]

e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial **para favorecer una participación más equilibrada de hombres y mujeres en el sector del transporte, como introducir de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar** obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorías de género, ~~fomentar~~ políticas de conciliación y **corresponsabilidad. que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.**

JUSTIFICACIÓN

Respecto al apartado 1 se trata de una corrección de error en la redacción.

Se propone modificar el apartado 3 puesto que la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, dedica su Título IV al derecho al trabajo en igualdad de oportunidades, incorporando medidas para garantizar la igualdad entre mujeres y hombres en el acceso al empleo, en la formación, en la promoción profesional y en las condiciones de trabajo, así como para favorecer la incorporación de las mujeres al mercado de trabajo y la implantación de medidas y planes de igualdad en las empresas. En concreto, los artículos 42 a 49 de esta ley recoge medidas como los programas de mejora de la empleabilidad de las mujeres, la promoción de la igualdad en la negociación colectiva, los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral y la elaboración y aplicación de los planes de igualdad en las empresas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 583

ENMIENDA NÚM. 697

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Título VI. Artículo 95

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el Artículo 95. Transporte de mercancías.
Este artículo no contiene ningún precepto, ni mandato, ni regulación, ni se fundamenta en ningún título competencial que atribuya al Estado la habilitación singular para dictarlo.

ENMIENDA NÚM. 698

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del punto 3 y del punto 4 del **Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica**, que queda redactado en los términos siguientes:

3. ~~La declaración de nodo logístico de importancia estratégica se realizará mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Las Administraciones territoriales competentes en materia de transportes, movilidad y logística podrán declarar como nodo logístico de importancia estratégica aquellos situados en su territorio en los que concurren, entre otras, las características indicadas. El acuerdo deberá contener en todo caso la referencia a los efectos de la declaración, incluida la consideración prioritaria en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.~~

4. ~~Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.~~

JUSTIFICACIÓN

La atribución al Consejo de Ministros de la declaración de nodo logístico de importancia estratégica no se soporta en ningún título competencial propio del Estado, por lo que, aun asumiendo que la ley pueda configurar esta categoría con carácter general para todo el Estado, su declaración en relación con cada caso concreto sólo puede corresponder a las Administraciones territoriales competentes en materia de transportes, movilidad y logística, con la previsión que dicha declaración contenga la referencia a sus efectos, según se indica en el apartado 3 (modificado) del artículo 96, lo que hace innecesaria la previsión de apartado 4 que se propone suprimir.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 584

ENMIENDA NÚM. 699

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título VI. Artículo 96

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 4 del Artículo 96. Nodos logísticos de importancia estratégica**, que queda redactado en los términos siguientes:

4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible, **incluyendo las relativas a la planificación y desarrollo de la red eléctrica para poder hacer frente a las obligaciones y objetivos de electrificación de las actividades que se desarrollen en ellos.**

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objetivo garantizar que las necesidades eléctricas de los nodos logísticos de importancia estratégica son tenidas en cuenta, y en su caso priorizados, en el proceso de planificación de las redes de transporte y distribución eléctrica. Todo ello con el fin de favorecer la progresiva electrificación del transporte, y con ello contribuir a la reducción de su huella de carbono.

ENMIENDA NÚM. 700

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se suprime:

Título VI. Artículo 97

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el Artículo 97. Nodos logísticos de interés autonómico.
Este artículo no contiene ningún precepto, ni mandato, ni regulación, ni se fundamenta en ningún título competencial que atribuya al Estado la habilitación singular para dictarlo.

ENMIENDA NÚM. 701

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título VII. Artículo 99

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 585

Texto que se propone:

Se propone la modificación del redactado del punto 2 del **Artículo 99. Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad**, que queda redactado en los términos siguientes:

2. Estará sujeta a publicidad activa la acción de las administraciones públicas en las materias reguladas en esta ley, **en los términos previstos en la legislación que regula la transparencia** ~~en los términos previstos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia~~, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en el presente título.

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene por objeto extender la referencia normativa de la sujeción a publicidad de la acción de las Administraciones públicas no limitándola únicamente a la Ley estatal 19/2013 sino también a la normativa propia de cada Administración actuante, como ocurre en el caso de Catalunya, que dispone de legislación propia en la materia (Ley 19/2014).

ENMIENDA NÚM. 702

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Título VIII

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del Título del Título VIII**, que queda redactado en los en los términos siguientes:

TÍTULO VIII

Régimen sancionador **de competencia de la Administración del Estado.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Circunscribir el Título al ámbito competencial de la Administración General del Estado.

ENMIENDA NÚM. 703

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 586

Texto que se propone:

Se propone la modificación de la **Disposición adicional octava. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta**, con un nuevo redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional octava. **Promoción del uso de la bicicleta.** ~~Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.~~

~~1.—El Gobierno dispondrá de una Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:~~

Las Administraciones públicas con competencias en materia de transportes y movilidad promoverán el uso de la bicicleta, en los ámbitos territoriales respectivos, con la finalidad de:

a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.

b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.

c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.

~~2.—La Estrategia o Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia o Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia o Plan será revisado y actualizado cada 5 años.~~

~~3.—Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.~~

JUSTIFICACIÓN

Limitar el alcance del artículo al ámbito competencial estatal.

ENMIENDA NÚM. 704

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición adicional octava

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 587

Texto que se propone:

Se propone la **adición introducción de un nuevo punto en la Disposición Adicional Octava**, quedando redactado en los términos siguientes:

4. Las administraciones públicas, de forma colaborativa, diseñarán e implementarán una red básica ciclista, de alta calidad, separada del tráfico a motor que conecten ciudades, municipios de interés, principales estaciones de transporte público, y otros destinos atractivos de viajes. Estas redes se adecuarán, según convenga, al uso ciclista como modo de transporte, al cicloturismo o al ciclismo deportivo. Las demás administraciones harán lo propio en su ámbito territorial.

En el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible publicará unas normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas que incluirán unos estándares y unos criterios mínimos de calidad que deberán cumplir todas las redes, vías, carriles y sendas ciclistas, así como los aparcamientos de bicicletas y otras medidas de apoyo a la circulación ciclista segura.

El diseño, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras viales se someterá a una evaluación de impacto, contemplada en la directiva 2019/1936, que tenga en cuenta el riesgo para los ciclistas y las medidas a implementar para mejorar su seguridad sin mermar su derecho a circular por dicha vía.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 705

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición adicional décima

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de la **Disposición adicional décima. Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional**, que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional décima. *Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional.*

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible realizará una evaluación ex post de rentabilidad social, económica y, en su caso, financiera, de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias **de titularidad estatal** puestas en servicio desde el año 2010. Dichas evaluaciones se realizarán mediante metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Asimismo, y en el mismo plazo, se realizará una evaluación de las principales actuaciones en materia de carreteras **de competencia estatal** que hayan sido

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 588

construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación mediante estas formas de financiación.

JUSTIFICACIÓN

Limitar el alcance del artículo al ámbito competencial estatal.

ENMIENDA NÚM. 706

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición adicional undécima

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la **modificación de la Disposición Adicional Undécima**, quedando redactado en los términos siguientes:

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las **acciones y medidas contempladas a corto y medio plazo, cuya implantación permita elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías desde el 4% actual hasta el 10% en 2030, reduciendo las externalidades negativas del transporte tal y como se establece en la iniciativa Mercancías 30; y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará en las estrategias la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 707

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de la Disposición Transitoria Segunda. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal, que queda redactada como sigue:

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa ~~concesional~~ **de servicios en régimen de concesión o contratos de servicio público**, que

incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de personas de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 49.

En este mismo plazo de un año, las comunidades autónomas que así lo manifiesten, deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión o contratos de servicio público estatales. Estos tráficos no serán atendidos en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal, salvo acuerdo expreso entre las administraciones implicadas, de conformidad con la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del ~~nuevo mapa concesional~~, **de los Anteproyectos de los nuevos contratos de gestión de servicios públicos**, deberán estar adjudicados los contratos de concesión de servicios, **o contratos de servicios públicos**, de todas las concesiones estatales incluidas en aquél.

~~En este mismo plazo de dos años, las Comunidades Autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos, con carácter general, en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.~~

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión de servicios **o contratos de servicios públicos del nuevo mapa concesional** en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de ~~su~~ **aprobación de los Anteproyectos definitivos de los nuevos contratos de gestión de servicios públicos**. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Los nuevos contratos de concesión de servicios, **o contratos de servicios públicos**, podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de servicios de transporte regular de personas de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado un nuevo contrato de concesión de servicios **o contratos de servicios públicos**, se aplicarán las siguientes reglas:

a) El ~~concesionario~~ **contratista** podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del ~~mapa concesional~~ **Anteproyecto definitivo del nuevo contrato de gestión de servicio público** o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación., ~~si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.~~

b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión **o contrato de servicio público** prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio ~~a un operador distinto~~, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la normativa europea, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato y, en ningún caso, por tiempo superior a nueve meses.

c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión de servicios **o contratos de servicio público** podrán ser objeto de tramitación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 590

urgente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 119 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

JUSTIFICACIÓN

Se propone esta nueva redacción propuesta para esta Disposición Transitoria con el objetivo de mejor cumplir la adaptación al nuevo mapa de servicios de competencia estatal y para clarificar la distinción entre procesos de licitación de concesiones de servicios y definición de los mapas de servicios de competencia estatal, en el sentido de que una misma concesión o contrato de servicio público ha de poder ofrecer a los ciudadanos y a la Administración concedente un servicio de transporte adecuado a los términos de su concesión o contrato de servicio público, aunque se modifiquen las condiciones del servicio de transporte, por ajustes producidos en el mapa de servicios, en términos de orígenes y destinos, paradas intermedias, frecuencias y número de expediciones, etc.

ENMIENDA NÚM. 708

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria segunda

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del Artículo 59. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse., que queda redactada como sigue:

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:

a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

[...]

2.º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, ~~en los que concurren simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejor técnica. La petición de número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano, no debe de ser un valor discriminatorio para determinar si se pueden recibir o no ayudas en movilidad. Si en cambio, el número de personas, independientemente, de si las personas residentes tienen varias viviendas de propiedad o no, existe población no empadronada (de segunda residencia o no), o la población reside en la zona urbana (catastro urbano) o en zonas más rurales (agrícolas).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 591

ENMIENDA NÚM. 709

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado en la **Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre**, con la siguiente redacción:

X. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 78 con la siguiente redacción:

3. Las entidades aseguradoras comprobarán, antes de concertar un nuevo contrato de seguro de vehículos a motor o de proceder a la renovación o subrogación de uno existente, que resulta acreditado que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica (ITV) en los supuestos y plazos en los que ello resulte obligatorio. En su defecto, podrá suscribir un contrato de seguro provisional, de duración temporal limitada a un mes, a los efectos de facilitar el cumplimiento de esta obligación. Reglamentariamente se regulará el acceso de las entidades aseguradoras a la información y bases de datos sobre la inspección técnica de vehículos (ITV).

JUSTIFICACIÓN

La obligación de someter los vehículos a motor matriculados a inspección técnica periódica (ITV) está contenida el artículo 10.1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998, de 28 de diciembre, y en el artículo 4 del RD 920/2017, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. Por su parte, el art 76 o) del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, tipifica como infracción grave circular por las vías públicas con un vehículo que no haya sido sometido a la preceptiva inspección técnica (ITV).

Sin embargo, a pesar de la existencia de esta obligación normativa y de la correlativa sanción en nuestro ordenamiento jurídico, los datos oficiales disponibles reflejan la existencia de un elevadísimo índice de incumplimiento de la obligación de someter los vehículos matriculados a la ITV. Este incumplimiento se ha situado históricamente en torno a un 20-25 %. En 2021, según los últimos datos oficiales disponibles del MINCOTUR el incumplimiento de la obligación de someter los vehículos a ITV, en aquellos vehículos que es obligatoria su realización, alcanzó el 37 % del total en circulación efectiva por nuestras vías. En turismos el porcentaje de incumplimiento es el 26 % y, en vehículos ligeros de transporte de mercancías (los que tienen una mayor circulación por las vías), el nivel de incumplimiento en 2021 alcanza el 54 %. Estos inaceptables niveles de incumplimiento contrastan con los existentes en los Estados con regulaciones análogas a la española en esta materia. Por ejemplo, en Alemania el porcentaje de incumplimiento se sitúa en torno al 2 % El porcentaje de incumplimiento de la obligación de someter los vehículos a ITV produce una grave afección sobre la seguridad vial y el medioambiente, ya que la verificación técnica que se lleva a efecto en las estaciones de ITV, sometida a una fuerte intervención administrativa regulatoria y con severos controles de calidad por parte de la

Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), viene referida a elementos esenciales para la seguridad de los vehículos (elementos estructurales, dirección, neumáticos, iluminación y señalización, sistemas de frenado, control de emisiones, etc....) y el medio ambiente.

Todos estos elementos objeto de inspección impactan directamente sobre la seguridad vial lo cual constituye el fundamento esencial de la imposición de esta obligación. En un reciente estudio publicado en 2022 por la Universidad Carlos III sobre esta cuestión, con datos actualizados a 2021, se demuestra que los vehículos de mayor antigüedad presentan para todos los tipos de vehículos mayor número de defectos, por lo que se puede afirmar que estadísticamente son vehículos más inseguros y notablemente menos respetuosos con el medio ambiente. Este hecho objetivo ve agravado su efecto como consecuencia del constante incremento histórico de la antigüedad media del parque móvil.

El incumplimiento de la obligación de someter a inspección técnica los vehículos no solo afecta a la seguridad vial. También impacta de forma muy relevante sobre el medio ambiente ya que las estaciones ITV comprueban técnicamente que los vehículos cumplen con unos estándares mínimos referentes a la contaminación atmosférica. El estudio, antes citado, de la Universidad Carlos III concluye, desde el punto de vista medioambiental, que la ITV en 2021 ha evitado la emisión de 39.370 toneladas de partículas contaminantes al ambiente y, como consecuencia, ha evitado 575 víctimas prematuras, con un coste económico de 706 M€. Adicionalmente, si los vehículos que les correspondía realizar la inspección técnica lo hubieran hecho, se podrían haber evitado 207 muertes prematuras por esta causa.

El artículo 78 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial ha establecido desde hace años una conexión directa entre la obligación de someter los vehículos a motor a ITV y el deber de contar, al menos, con un seguro de responsabilidad civil obligatorio. Este precepto legal establece que «Las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos requerirán la acreditación del seguro obligatorio en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo». Esta obligación legal se observa de forma sistemática y exhaustiva en las estaciones de ITV, resultando imposible expedir la acreditación de la inspección técnica si no consta la existencia de un seguro de responsabilidad en vigor del vehículo. La existencia de seguro en vigor se comprueba de oficio por la estación ITV a través de un eficiente procedimiento telemático. Sin embargo, como consecuencia de un desajuste técnico de nuestro ordenamiento jurídico, las entidades aseguradoras no están obligadas a verificar en paralelo la existencia de una ITV favorable del vehículo antes de emitir el seguro obligatorio correspondiente, proceder a su renovación o subrogación. Una exigencia legal de estas características, con un mecanismo de doble verificación o reciprocidad, generaría un fuerte círculo virtuoso tanto en el aseguramiento de los vehículos como en el sometimiento de los mismos a la ITV con la periodicidad exigida y, en consecuencia, una mejora directa para la seguridad vial y el medio ambiente junto con una reducción de siniestros viales, heridos de distinta gravedad y fallecidos.

ENMIENDA NÚM. 710

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

De modificación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 593

Texto que se propone:

Se modifica la Disposición final segunda, que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.*

~~Uno.—Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:~~

~~«v) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.»~~

~~Dos.—Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:~~

~~«1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:~~

~~a. Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.~~

~~En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones.~~

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs). Dicho Real Decreto ya establece la finalidad, ámbito de aplicación, así como la delimitación y diseño de estas zonas.

De hecho, en el artículo 1 del Real Decreto, en su punto 2 dice que «tiene como finalidades, contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público y promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.»

Así mismo, el artículo 5 del Real Decreto, determina cómo cumplir con el objetivo permitiendo la restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos y su clasificación ambiental. En concreto, en su punto 2 establece que «las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante», y continúa este punto incidiendo en el enfoque, diciendo que «las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 594

Asimismo, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos cero emisiones [...]».

Está, por lo tanto, definiendo y proporcionando herramientas suficientes a los municipios para que puedan establecer la limitación de acceso y circulación a determinadas áreas del mismo por motivos medioambientales y otros como el ruido o la utilización del espacio público.

No se entiende que, adicionalmente, y al margen de un Real Decreto reciente que regula ya las ZBE, se pretenda introducir una tasa de acceso a dichas zonas cuando los municipios pueden diseñar las limitaciones que consideren convenientes para cumplir con los fines establecidos para las ZBE y que supuestamente son los mismos que pretende regular dicha tasa. Consideramos que no procede habilitar la posibilidad de tasas de acceso a las ciudades. Por otro lado, es muy probable que la proliferación de tasas de este tipo en las distintas CCLL acabe perjudicando a la fluidez del transporte terrestre y logística, y generando brechas adicionales en el mercado interior.

ENMIENDA NÚM. 711

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del apartado Dos. de la Disposición Final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.**, que queda redactado en los términos siguientes:

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

«1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un aparcamiento público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones.

De cara a establecer unos valores más precisos que permitan establecer un gravamen proporcionado, el Municipio podrá utilizar mediciones empíricas e individuales de las emisiones reales de los vehículos.

JUSTIFICACIÓN

En la Sentencia emitida por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña la parte demandante solicitaba que se anulara, por falta de proporcionalidad de las sanciones previstas, la Ordenanza que establecía la ZBE en Barcelona. El TSJC estimó el recurso y, entre otros argumentos, esgrimió que «Las limitaciones se establecen por referencia al sistema de distintivo ambiental de la DGT, el cual aparece como adecuado para los planes de calidad de aire. La falta de distintivo ambiental se produce por el dato de antigüedad del vehículo y es rígido en el sentido de que no hay un sistema alternativo para que los vehículos obtengan o progresen en el distintivo ambiental».

Con vistas a evitar el mismo resultado en la determinación del importe de la tasa en otros municipios españoles, la enmienda presentada busca dotar de certeza a la estimación de la tasa y evitar la rigidez del sistema de distintivo ambiental. De esta manera, a través de la medición empírica de las emisiones reales de tráfico se pueden determinar los valores exactos de emisión de manera individualizada.

ENMIENDA NÚM. 712

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del apartado Uno. de la Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres**, que queda redactado en los términos siguientes:

Uno. El artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 9.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes ~~promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de transportes y movilidad, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación. De acuerdo con lo dispuesto en el~~ es un órgano de cooperación de los previstos en **los artículos 147, y siguientes, de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y en los artículos 9 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.** ~~estará constituida por el miembro del Gobierno que, en representación de la Administración General del Estado, resulte competente en materia de transportes, y por los correspondientes miembros de los Consejos de Gobierno, en representación de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla.~~

2. La Conferencia Sectorial de Transportes ~~se regirá por lo dispuesto en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015.»~~ **ejercerá en todo caso funciones consultivas. Podrá ejercer otras funciones en la forma que sea acordada por las Administraciones participantes en el ámbito de sus competencias respectivas.**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 596

3. Corresponderá a la Conferencia Sectorial de Transportes acordar la estructura y funcionamiento de los sistemas de integración de datos de movilidad así como los objetivos y contenidos de la información que deban contener.

4. El régimen de adopción de acuerdos de la Conferencia Sectorial de Transportes será el establecido en el título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

JUSTIFICACIÓN

La redacción que se da a las funciones de la Conferencia Sectorial de Transporte por esta DF4 debe ser coherente con la redacción modificada del artículo 8 del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 713

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición final octava. Título competencial.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación de la **Disposición final octava. Título competencial, de manera que se añade un tercer párrafo**, que quedan redactadas en los términos siguientes:

3. Los principios rectores contenidos en el artículo 5 de esta ley constituyen las bases dictadas al amparo de los artículos de la Constitución citados en los apartados precedentes, correspondiendo a las Comunidades Autónomas su desarrollo de acuerdo con sus competencias respectivas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 714

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Disposición final octava. Título competencial.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone **la modificación de la Disposición final octava. Título competencial, mediante modificación de los apartados 1 y 2**, que queda redactado en los términos siguientes:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 597

1. Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1. 1.^a de la Constitución Española, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales; en el artículo 149.1.13.^a de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en el artículo 149.1.18.^a de la Constitución Española, relativa las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; en el artículo 149.1.23.^a de la Constitución Española, de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección; y en el artículo 149.1.25.^a de la Constitución Española, de bases del régimen minero y energético.

2. Asimismo, esta ley se dicta también al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los artículos 149.1.7.^a de la Constitución Española, de legislación laboral, en relación con la disposición transitoria primera y la disposición final tercera ;149.1.15.^a de la Constitución Española, de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, en relación con el título V (innovación y digitalización del transporte y la movilidad) y la disposición adicional décima; 149.1.20.^a de la Constitución Española, de puertos y aeropuertos de interés general, en relación con la disposición adicional sexta; 149.1.21.^a de la Constitución Española, de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, tráfico y circulación de vehículos a motor, en relación con el título III (planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte), el título VI (mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística), así como la disposición adicional cuarta, la disposición adicional décima, y la disposición adicional undécima.

3. Los principios rectores contenidos en el artículo 5 de esta ley constituyen las bases dictadas al amparo de los artículos de la Constitución citados en los apartados precedentes, correspondiendo a las Comunidades Autónomas su desarrollo de acuerdo con sus competencias respectivas.

JUSTIFICACIÓN

Una normativa estatal que incida en las políticas públicas de otras administraciones competentes en materia de movilidad y transportes, debería limitarse estrictamente a formular las bases en materia de planificación general de la actividad económica, régimen jurídico de las AAPP y procedimiento administrativo común, protección del medio ambiente y régimen energético. De este modo, no debe entrar en la regulación detallada ni en la planificación de la actuación cotidiana de aquellas administraciones, ni mucho menos sustituirlas en el ejercicio de sus competencias ejecutivas.

El derecho a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas, que se reconoce en esta ley (en los términos de la enmienda num. 6 al artículo 4) no puede ser un título de atribución competencial —en términos de competencia exclusiva— a favor del Estado, al amparo del artículo 149.1.1 de la Constitución, como no lo es, tampoco, un inexistente derecho a la movilidad. Cualquier política pública sectorial, en la medida que se dirige al conjunto de personas afectadas o beneficiadas por la misma, permite o facilita en dicho ámbito sectorial «el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales», sin que ello tenga que significar la asunción por el Estado, con invocación del artículo 149,1,1.º de la Constitución, de un grado de intervención sobre aquella política que desvirtue la distribución de competencias hasta el punto que pretende hacerlo el proyecto de ley.

La ley catalana de movilidad (Ley 9/2003), que constituye derecho vigente desde hace 20 años y aparece, sin duda, como el antecedente normativo de mayor contenido del proyecto de ley, configura la movilidad como un sistema de infraestructuras, servicios y

formas de planificación y gestión que tiene carácter instrumental del derecho de los ciudadanos a la accesibilidad adecuada (art.2 a): Aquesta Llei té com a principis inspiradors: a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible. Este derecho debe alcanzar a todas las personas, sin que les sea exigible ningún estado o vinculación singular, debiendo la Administración autonómica competente —como lo ha materializado mediante una norma con rango legal— desplegar por sí misma y sin otra intervención «superior» todas cuantas acciones deban dirigirse a hacer efectivo aquel derecho.

ENMIENDA NÚM. 715

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Capítulos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Capítulo Nuevo., en el Título VI, que queda redactado en los términos siguientes:

CAPÍTULO X

Sistema integrado de vías de altas prestaciones

Artículo Nuevo. *Operabilidad vías de altas prestaciones susceptibles de operación integrada.*

La Administración general del Estado y las Comunidades Autónomas que sean titulares, respectivamente, de vías de altas prestaciones que constituyan sistemas viarios susceptibles de operación integrada, establecerán, mediante la normativa adecuada, fórmulas organizativas de operación de los mismos que contemplen su planificación, gestión y financiación de acuerdo con lo previsto en este capítulo.

Artículo Nuevo. *Titularidad del servicio*

1. En relación con cada sistema viario integrado de altas prestaciones, la Administración del Estado y la Comunidad autónoma interesada dispondrán la creación de un ente con personalidad jurídica propia al que se atribuirá la titularidad del servicio así como la adscripción de las infraestructuras de titularidad de las Administraciones participantes que, formando parte de una unidad funcional, sean identificadas de acuerdo con la definición del artículo 2.3. de esta ley.

2. Se atribuye, asimismo a dicho ente, mediante ley, la capacidad para percibir los ingresos a que se refiere el artículo X, generados de acuerdo con su normativa reguladora y con destino a la financiación del servicio a su cargo.

3. La titularidad del servicio comportará la competencia para la planificación, programación, proyección financiación y construcción, y posterior explotación, conservación, incluida la policía, y ampliación de las infraestructuras del servicio.

Artículo Nuevo. *Instrumentos económicos de tarificación*

1. A fin de asegurar la sostenibilidad económica de los sistemas integrados de vías de altas prestaciones se establecerán los instrumentos económicos de tarificación adecuados para la obtención de recursos que permitan la recuperación,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 599

en todo o parte, de los costes del servicio mediante su aplicación a los usuarios, de forma equitativa y proporcionada a la utilización de las vías y a su disponibilidad efectiva.

2. La obtención de los recursos económicos correspondientes se regirá por los siguientes principios:

- a) Suficiencia económica, de acuerdo con el sistema de cobertura de costos del servicio que sea establecido
- b) Tratamiento integrado de todos los elementos de cada sistema viario
- c) No distinción de los obligados al pago por razón de residencia o matriculación
- d) Optimización económica del uso del conjunto de la red viaria que fomente su utilización idónea por razón de la funcionalidad, capacidad y conectividad que ofrezca
- e) Compatibilidad con otras medidas económicas dirigidas al fomento de la sostenibilidad ambiental de la circulación viaria y al control de la congestión
- f) Interoperabilidad entre los sistemas integrados de las diversas Comunidades Autónomas
- g) Conformidad con los principios y normas de la Unión Europea en materia de tarificación viaria en el marco del mercado único.

JUSTIFICACIÓN

Regulación a futuro del modelo de tarificación de las infraestructuras viarias de altas prestaciones.

ENMIENDA NÚM. 716

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo Nuevo 34 bis. Transformación transporte colectivo urbano de viajeros, que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo Nuevo 34 bis. *Transformación transporte colectivo urbano de viajeros.*

1. Con el fin de permitir al sector del transporte colectivo interurbano de viajeros acelerar su proceso de transición hacia entornos de economía verde, y conseguir que cuanto antes se alcance el objetivo de que un mínimo del 50% de vehículos de las flotas de transporte interurbano sean de emisiones «0» (100% eléctricos, gas o biogás, otros biocombustibles y motorizaciones «0» emisiones), en el plazo de 6 meses se establecerá mediante Real Decreto un Programa plurianual de ayudas a la sustitución y ampliación de vehículos de las flotas de operadores de líneas regulares estatales y autonómicas.

2. Las ayudas previstas por el programa podrán tener la forma tanto de subvenciones como de financiación diferida. A estos efectos, se establecerá la correspondiente previsión presupuestaria anual en los créditos destinados a los Ministerios de Transportes y Movilidad, de Transición Ecológica o a los que los sustituyan en dichas competencias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 600

3. El Ministerio de Transportes y Movilidad y los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, resolverán sobre el otorgamiento de las ayudas relativas a las concesiones de sus respectivas titularidades competenciales, según los procedimientos que respectivamente aprueben, y teniendo en cuenta lo que se disponga en el Real Decreto a que se hace referencia en el apartado 1 del presente artículo.

4. El concesionario deberá solicitar la ayuda a la Administración que le otorgó la concesión o contrato de servicio público, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto citado en el apartado 1. En todo caso el beneficiario de la ayuda deberá destinarla a la sustitución o ampliación de vehículos vinculados a cada flota asignada a la correspondiente concesión o contrato de servicio público y a la adecuación de sus instalaciones fijas y equipamiento de recarga y suministro, con el fin de lograr alcanzar los objetivos de emisiones «0» fijados en el Programa.

JUSTIFICACIÓN

De la misma manera que se prevén mecanismos para la progresiva descarbonización del transporte aéreo y la navegación el transporte interurbano por carretera requiere de un mecanismo específico que permita acelerar el necesario proceso de sustitución del parque automotor por otros vehículos que tiendan a reducir las emisiones de contaminantes a la atmósfera. No es posible promover una movilidad sostenible basada en el transporte público sin incidir muy intensamente en la necesidad de que éste sea también inocuo a efectos de emisiones. Por otra parte, en un entorno tarifario de reducción del coste del transporte a soportar por las familias, este proceso, que supone una externalidad evidente para el conjunto del sistema de movilidad, sólo puede ser implementado a través de importantes ayudas públicas, procedentes de los fondos destinados a la lucha contra la contaminación atmosférica y el cambio climático. Y el Programa que se pretende implementar sólo alcanzará sus objetivos si los operadores de transporte, estatales y autonómicos, gozan de una estabilidad concesional que les permita programar sus planes de inversiones, a horizontes adecuados a los requerimientos de las entidades financieras, al ritmo de las concesiones y pagos de las ayudas públicas y a la capacidad del sector de la automoción para suministrar el elevado número de vehículos no contaminantes que el transporte público colectivo español requiere, en un momento en que el segmento de los buses interurbanos está experimentando el mayor crecimiento porcentual entre todos los modos de transporte colectivo.

ENMIENDA NÚM. 717

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo Artículo 27 bis, con la siguiente redacción:

Artículo 27 bis. *Centros de trabajo de alta ocupación.*

Las Administraciones competentes en materia de transportes y movilidad velarán, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, por la inclusión de medidas que permitan reducir la movilidad laboral en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 601

las horas punta y promover el uso de los medios de transporte más sostenibles en cada caso.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, en coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 718

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Nuevo Artículo 55 bis., que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 55 bis. *Actuaciones ferroviarias y viarias integradas en diversas administraciones.*

En el procedimiento de planificación y definición de actuaciones ferroviarias y viarias, para el fomento de la movilidad sostenible y la intermodalidad, que integren o afecten a diversas Administraciones por razón de su titularidad de las infraestructuras o de competencias sectoriales sobre la actividad, se establecerán mecanismos de participación y, en su caso, coordinación, adicionales a los trámites administrativos de audiencia y autorización que sean preceptivos.

A tal efecto, el órgano promotor, con carácter previo a la aprobación del plan o proyecto de que se trate, deberá convocar a las Administraciones titulares de las infraestructuras o competencias sectoriales afectadas para su definición y programación de forma acordada.

En todo caso, los informes y autorizaciones correspondientes a dichas titularidad y competencias se emitirán con carácter vinculante y de forma previa al acto de aprobación del correspondiente plan o proyecto.

JUSTIFICACIÓN

Enmienda relativa a la mejora de la prestación de servicios ferroviarios.

ENMIENDA NÚM. 719

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 602

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo Artículo 62 bis con la siguiente redacción:

Artículo 62 bis. *Régimen específico para la contribución económica al transporte público en el ámbito de las autoridades territoriales de movilidad*

1. En las Comunidades Autónomas que hayan aprobado leyes de financiación del transporte público y cuenten con autoridades territoriales de movilidad y sistemas de gestión tarifaria integrada en áreas determinadas, la Administración General del Estado contribuirá anualmente a la financiación del sistema de servicio público integrado de transporte de viajeros que se preste en aquellas áreas.

2. Serán destinatarias de la aportación del Estado las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano definidas en la letra d) del artículo 2.1 de esta ley.

3. La aportación del Estado completará la financiación del sistema de servicio público integrado de transporte público que comprenda todos o algunos de los servicios a que hacen referencia los apartados 4 y 5 del artículo 56, dentro de las cuantías y siempre que se den las condiciones fijadas en el artículo 61.

4. Las dotaciones económicas a transferir se consignarán en los Presupuestos Generales del Estado y se determinarán con carácter plurianual mediante alguno de los instrumentos siguientes:

a) Establecimiento de contratos —programa con la autoridad territorial respectiva, con carácter preferente para la Financiación de la movilidad sostenible.

b) Convenios específicos para la financiación de inversiones de infraestructura de transporte y material móvil.

c) Subvenciones finalistas para contribuir a la sostenibilidad del sistema, calculadas en función de su ámbito territorial de prestación, la población servida y la eficiencia.

5. Para aplicación de las determinaciones de este artículo deberán haberse aprobado y estar en vigor instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en la normativa autonómica para el ámbito del sistema.

JUSTIFICACIÓN

La existencia actual de áreas de gestión integrada de servicios de transporte público de ámbito superior al municipal o metropolitano y la singularidad de su actuación, que se extiende a la integración tarifaria y la intermediación en la recepción y aplicación de aportaciones estatales regulares en virtud de disposiciones presupuestarias «ad hoc», justifica su inclusión en el sistema de financiación previsto en esta ley mediante una disposición específica.

A dichas áreas de gestión de servicios de transporte público y a las entidades responsables de su prestación parece referirse el apartado 2 del artículo 56 del proyecto, si bien admitiendo expresamente la posibilidad, que «reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías»

La opción preferente por fórmulas estables de financiación mediante contratos programa u otras figuras análogas guarda relación, a su vez, con la previsión general del artículo 60 del proyecto que «las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán [...] para un periodo mínimo de tres años». En uno y otro caso resulta evidente la necesidad que los sistemas de servicio público puedan establecer sus previsiones relativas a la actividad de prestación, estándares de calidad, disponibilidad de elementos materiales de su mantenimiento y renovación, etc., «de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda» en los términos del artículo 58 a) del proyecto.

ENMIENDA NÚM. 720

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional X. *Plan Estatal para la Aceleración de la Infraestructura de Recarga*

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en la legislación vigente, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en colaboración con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y las administraciones autonómicas en lo que respecta a sus competencias, aprobarán un plan de aceleración de la infraestructura de recarga, que deberá ser revisado, al menos, cada año sin menoscabo de que la legislación posterior que lo regule establezca otra periodicidad.

2. El plan deberá incluir, al menos:

a) La instauración de la declaración responsable, como requisito para proceder a la instalación en todas las fases, para todas las potencias y en todo tipo de suelos, precisando los elementos incluidos en la infraestructura, a efectos de interpretar de forma homogénea cuáles serían susceptibles de ser autorizados por esta vía.

b) La introducción del silencio administrativo positivo cuando se superen seis meses sin respuesta a la administración.

c) La creación de una ventanilla única encargada de la gestión de todos los trámites administrativos establecidos por ley para la puesta en marcha de infraestructura de recarga, incluyendo permisos de obra, permisos de carreteras, permisos medioambientales y pago de tasas.

d) La creación de un proceso de tramitación exclusivo para empresas de infraestructura energética, como operadores de recarga pública, que contemple una adaptación de los plazos de instalación y puesta en servicio adaptados a la realidad y los tiempos de este tipo de infraestructuras.

e) La regulación de la comunicación entre distribuidoras y empresas promotoras de infraestructura energética buscando garantizar la mayor transparencia en el proceso de ejecución de las obras. Esta regulación deberá tener en cuenta la obligación de puesta a disposición de información y documentación asociada a la obtención de los permisos preceptivos por la ley. Asimismo, regulará el plazo máximo de las empresas distribuidoras para cumplir con las revisiones y requerimientos que le correspondan por la legislación vigente.

f) La creación de un mecanismo de reclamación específico ante la administración por incumplimientos en obligaciones de tramitación y de expedientes de extensión que incluya sanciones graduales en función del nivel y el alcance de estos retrasos.

g) La reducción de las tarifas reguladas 3.0 TDVE y 6.1 TDVE dedicadas a la recarga pública de vehículo eléctrico, en particular el término de energía.

h) Mecanismos para la flexibilización en la concesión de permisos de obra en vía pública para la infraestructura de recarga energética, en colaboración con las administraciones territoriales con competencias en las materias afectadas, así como el establecimiento de vías rápidas de tramitación específicas para expedientes de infraestructura de recarga.

JUSTIFICACIÓN

El cumplimiento de los objetivos de descarbonización del transporte va a requerir seguir avanzando tanto en el despliegue de puntos de recarga pública (de acceso público) como de carga vinculada (de uso particular en casa o el trabajo), ya que son elementos imprescindibles para garantizar la viabilidad de la movilidad eléctrica.

Se espera que en los próximos años el ritmo de la electrificación del parque móvil aumente rápidamente (en 2023 creció por encima del 50% cada mes). Para acompañar estas previsiones de electrificación de los vehículos eléctricos se debe garantizar que la infraestructura de recarga pueda crecer al mismo ritmo.

Sin ir más lejos, en los últimos meses hemos asistido a situaciones que se han vitalizado sobre episodios en los que la red de puntos de recarga pública actual no ha sido suficiente para dar un servicio adecuado a la flota de vehículos eléctricos en circulación en días de alta densidad de desplazamientos.

En muchos casos, los obstáculos burocráticos y el retraso en la tramitación de las distintas autorizaciones para la conexión de las infraestructuras son los causantes de que la implantación de esta red se demore y, por tanto, no pueda adaptarse al ritmo de crecimiento de las ventas de vehículos eléctricos.

En concreto, en 2023 el plazo de tramitación se extendió de media entre un año y un año y medio para infraestructura de media tensión, cuando la instalación se realiza en un solo mes una vez se tienen todos los permisos. En algunos casos, la normativa sigue rigiéndose por tiempos adaptados a la construcción y el urbanismo, lo que impide que su ritmo se adecúe a este tipo de instalaciones.

La instauración de las declaraciones responsables mediante el Real Decreto-ley 29/2021, de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, y la Orden TMA/277/2023, de 21 de marzo, por la que se modifica la Orden de 16 de diciembre de 1997 ha supuesto un importante avance a nivel regulatorio.

Sin embargo, la práctica habitual que están encontrando los promotores de estas instalaciones de recarga eléctrica es que las entidades locales hacen una interpretación amplia de sus competencias exigiendo, aun cuando no es preceptivo, la solicitud de licencias de obras para toda la infraestructura o para ciertos elementos del equipamiento sin los cuales no se puede tramitar el resto de la instalación.

Atendiendo a este contexto, proponemos la inclusión de un nuevo artículo en la Sección 1.^a «Instrumentos de planificación» del capítulo II «Planificación y gestión de la movilidad» que introduzca la aprobación de un plan nacional que sienta las bases para la aceleración de la infraestructura de recarga.

ENMIENDA NÚM. 721

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva.,, que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional x. *Participación y distribución de las aportaciones estatales.*

1. Las Comunidades Autónomas que tengan aprobadas leyes de movilidad y cuenten con normativa propia de financiación de los sistemas de transporte público

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 605

de su territorio participarán, cuando así lo soliciten, en la regulación y distribución de las aportaciones estatales establecidas en el Título IV de esta ley en favor, en cada caso, de las Administraciones locales, consorcios de transporte y Autoridades del transporte metropolitano.

2. Dicha participación se sujetará, en todo caso, a las determinaciones siguientes:

a) La Comunidad autónoma regulará y gestionará, con cargo a la aportación del Estado prevista en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) para cada ejercicio, la atribución de la totalidad de los fondos destinados a las Administraciones de su territorio.

b) El importe a transferir a la Comunidad Autónoma se establecerá en planes plurianuales de duración de cuatro años y en la Ley de Presupuestos de cada ejercicio se proveerá su dotación como parte del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible.

c) Serán susceptibles de financiación los servicios públicos enumerados en el apartado 4 del artículo 56 de esta ley que operan en el ámbito urbano, de acuerdo con su regulación propia, así como los metropolitanos e interurbanos que formen parte de sistemas integrados de tarificación o con conexiones ordinarias o intermodales entre sus líneas y las urbanas.

d) El procedimiento de otorgamiento y requisitos de los destinatarios se adecuarán a las bases que, con carácter general, establezca el Estado, sin perjuicio de la regulación adicional que requieran las circunstancias particulares de cada ámbito territorial, que podrá incluir, de forma justificada y no discriminatoria, variaciones en relación con la determinación de los costes operativos de los distintos servicios y con la condición de beneficiario y requisitos que deban cumplirse.

e) Las aportaciones se tramitarán y otorgarán de acuerdo con el procedimiento ordinario contenido en la ley 38/2003, de 17 de noviembre, general de subvenciones, sin perjuicio de las especificidades propias de la legislación de cada Comunidad Autónoma.

JUSTIFICACIÓN

Previsión de participación de la Generalitat de Catalunya en la distribución de los recursos del Fondo Estatal de acuerdo con la doctrina constitucional. Por ende, resulta del todo justificado proponer que las previsiones de la ley se completen para incorporar en el esquema general de financiación del transporte público, y en aplicación del principio dispositivo, la participación de las Comunidades Autónomas que tengan aprobadas leyes de movilidad y cuenten con una normativa propia de financiación de los sistemas de transporte público de su territorio.

ENMIENDA NÚM. 722

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 606

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional x. *Participación y distribución de las aportaciones estatales.*

1. Los servicios ferroviarios de cercanías y regionales transferidos a las Comunidades Autónomas en virtud de sus títulos competenciales sobre transporte público se financiarán con cargo a las transferencias del Estado en favor de las mismas por los conceptos e importes que sean determinados en los correspondientes acuerdos de traspaso.

2. Las dotaciones económicas a transferir se consignarán en los presupuestos generales del Estado y se determinarán con carácter plurianual mediante alguno o algunos de los instrumentos siguientes.

a) Con carácter preferente, mediante el establecimiento de acuerdos marco de financiación con la Comunidad Autónoma.

b) Convenios específicos complementarios para la financiación de inversiones determinadas.

c) Subvenciones finalistas para contribuir a la sostenibilidad de la prestación del servicio atendiendo a los estándares de calidad que sean determinados.

JUSTIFICACIÓN

En cuanto a la financiación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales con ocasión de su traspaso, y en particular por lo que se refiere al proceso iniciado en este sentido en Catalunya, sin perjuicio de lo que resulte en el marco de la actual negociación del traspaso, parece indiscutible que, como mínimo, debería disponerse de un régimen legal ad hoc que dote de seguridad a la cobertura de los costes del servicio que gestiona la Generalitat con cargo a los PGE. Es decir, que estos servicios ferroviarios traspasados a la Generalidad se financien con cargo a transferencias del Estado por los importes que se determinen en los acuerdos de traspaso.

ENMIENDA NÚM. 723

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se proponela adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición Adicional Nueva.

La aplicación de las disposiciones del capítulo X del Título VI relativas a la configuración de sistemas viarios integrados de altas prestaciones, su operación y financiación, tendrá lugar, en cada caso, a petición de las Comunidades autónomas interesadas, recibida la cual la Administración del Estado deberá iniciar de oficio las actuaciones administrativas y, en su caso, legislativas necesarias, sin perjuicio de lo dispuesto en la ley prevista en la disposición adicional X. Una y otra Administraciones

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 607

promoverán y llevarán a cabo las acciones de colaboración que se requieran para la efectiva implantación y funcionamiento del sistema en todos sus aspectos.

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con la enmienda por la cual se propone la creación de un Capítulo Nuevo X. en el Título VI. Regulación a futuro del modelo de tarificación de las infraestructuras viarias de altas prestaciones.

ENMIENDA NÚM. 724

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva.,, que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición Adicional Nueva. *Gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias*

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará a las Cortes generales para su tramitación un proyecto de ley que regule, en el marco de Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias, aquellos aspectos de la implantación y aplicación de mecanismos de tarificación por el uso y disponibilidad de las vías de altas prestaciones que, por su contenido, deban tener carácter básico o constituyan transposición del derecho de la Unión Europea en materias de competencia estatal.

2. Dicho proyecto de ley deberá prever, a solicitud de cada Comunidad autónoma, la adscripción a la misma del ente gestor que se constituya en cada caso, sin perjuicio de las facultades reservadas al Estado en relación con las infraestructuras de su titularidad, así como facultar a las Comunidades autónomas para regular la implantación y aplicación de mecanismos de tarificación para la generación de ingresos propios del sistema viario integrado de su territorio respectivo, de acuerdo con lo previsto en los artículos XX, XX y XX de esta ley.

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con la enmienda por la cual se propone la creación de un Capítulo Nuevo X. en el Título VI. Regulación a futuro del modelo de tarificación de las infraestructuras viarias de altas prestaciones.

ENMIENDA NÚM. 725

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 608

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de nueva disposición adicional, que queda redactada como sigue:

Disposición adicional nueva. *Planificación de los concursos de capacidad de acceso en determinados nudos de la red de transporte para integración de renovables.*

Al objeto de favorecer la previsibilidad del desarrollo de las tecnologías renovables, en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta Ley, mediante orden ministerial y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se establecerá un calendario previsto para los concursos de acceso y conexión regulados en el artículo 18 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, que comprenderá un periodo mínimo de cinco años y que incluirá plazos indicativos, la frecuencia de las convocatorias de los concursos, y los nudos correspondientes, en su caso. Dicho calendario se actualizará, al menos, anualmente y estará orientado a la consecución de los objetivos de producción renovable establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, hay más de 300 nudos de la red de transporte reservados para concurso, que suman una capacidad de más de 118 GW. Algunos llevan más de dos años y medio bloqueados. Esta situación tan prolongada está teniendo graves consecuencias: Por un lado, ha generado especulación, con acaparamiento de terrenos cercanos a los nudos de concurso y el consiguiente incremento artificial de precios. Del mismo modo también hay promotores que abandonan el predesarrollo de proyectos ante la imposibilidad de saber cuándo se celebrarán los concursos.

Lo que propone la enmienda es que haya una clarificación de los nudos previstos en las diferentes convocatorias y un calendario para la celebración de los concursos.

Publicar un listado de aquellos nudos en los que se prevé la celebración de los próximos concursos y un calendario detallado, ayudaría a evitar la especulación y el bloqueo de emplazamientos y mejoraría la transparencia del proceso, facilitando el desarrollo de las estrategias de descarbonización y permitiendo, además, que los agentes interesados puedan prepararse adecuadamente para participar en tales concursos.

ENMIENDA NÚM. 726

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 609

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición Adicional Nueva. *Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte*

El Gobierno elaborará, en el plazo máximo de 2 años tras la aprobación de esta Ley, una Estrategia Estatal contra la Pobreza en Transporte para establecer los indicadores y metodologías para la prevención, atención y evaluación de las situaciones de vulnerabilidad en el transporte y la movilidad en hogares o personas individuales, con especial foco en las situaciones de pobreza.

JUSTIFICACIÓN

Reconocer la dificultad de parte de la ciudadanía para desplazarse o acceder a los servicios de transporte.

ENMIENDA NÚM. 727

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva disposición adicional X, quedando redactado en los siguientes términos:

Disposición adicional X. *Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera.*

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento y una modernización de la Red de Carreteras del Estado, adaptándola a la electromovilidad y fomentando la digitalización.

El mecanismo de financiación procurará basarse en un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, que tenga en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial, y sostenibilidad ambiental, incluyendo de forma prioritaria descuentos a los vehículos eléctricos cero emisiones.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 610

ENMIENDA NÚM. 728

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva disposición adicional X, quedando redactado en los siguientes términos:

Disposición adicional X. *Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos.*

El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos de su entorno, con especial atención a los horarios nocturnos que faciliten la sustitución de los desplazamientos en avión entre ciudades europeas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 729

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., en los términos siguientes:

Disposición adicional x. *Supresión del impuesto sobre el valor de la producción eléctrica*

Se suprime el impuesto sobre el valor de la producción eléctrica establecido en el Título I de la Ley 15/2012 de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética.

JUSTIFICACIÓN

El LIBRO BLANCO SOBRE LA REFORMA TRIBUTARIA (2022) elaborado por el Comité de personas expertas para elaborar el Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria para el Ministerio de Hacienda y Función Pública, recomienda la supresión de esta figura fiscal —algo que ya hizo la Comisión de Expertos para la Reforma del Sistema Tributario Español en 2014, el «Informe Lagares» por no responder a ningún criterio medioambiental— en base a los siguientes argumentos (págs. 236-241):

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 611

«Este impuesto, aunque en ocasiones calificado como medioambiental, se creó con la finalidad de reducir el déficit de tarifa del sector eléctrico tal y como aclaró la Ley de PGE de 2013 (Ley 17/2012 de 27 de diciembre) y no produce más beneficios medioambientales que los originados por sus efectos positivos sobre la eficiencia y ahorro energéticos que, en todo caso, pueden ser obtenidos por los tributos cuya fundamentación especialmente se dirige a ese efecto (IEE). De hecho, la configuración del IVPEE no diferencia según los efectos medioambientales de las distintas tecnologías de generación eléctrica y perjudica doblemente la transición ecológica al dificultar la electrificación, puesto que eleva los precios relativos de la electricidad, y al no promover el cambio tecnológico dentro de la generación eléctrica.»

Para la evaluación del impacto de esta medida en 2019, último año pre-pandemia disponible, se utilizan datos de consumo de electricidad de la CNMC (2020a), que se reparten entre consumo residencial y consumo no residencial utilizando información de IDAE (2021), así como datos de precio residencial y no residencial de Eurostat (2021b) y datos del factor de emisión de CO₂ del sistema eléctrico de REE (2021). A partir de los datos de consumos y precios se calcula la recaudación inicial generada por el IVPEE, el IEE y el IVA. Dentro del consumo no residencial, se distinguen los sectores electrointensivos que se benefician de una reducción del 85% sobre la base imponible del IEE. Para analizar el impacto de la reforma sobre el consumo se utiliza la elasticidad precio de la electricidad estimada para España en Labandeira et al. (2016), calculando la recaudación final con los nuevos precios, consumos e impuestos derivados de la propuesta.

Los impactos distributivos de P1 sobre los hogares, clasificados en decilas de renta equivalente, se calculan con datos de la EPF y reportan la variación porcentual de los niveles de renta.»

Fuente: Libro Blanco sobre le Reforma Tributaria

Como se puede observar en la tabla, la propuesta tendría un efecto positivo sobre el precio de la electricidad tanto para los consumidores residenciales como los industriales, un impacto distributivo más positivo sobre las rentas bajas, un ligero aumento de las emisiones de CO₂ (que se contrarrestarían mediante futuras inversiones en instalaciones renovables), y generaría una reducción aproximada en los ingresos del sistema eléctrico de alrededor de 1.200 M €.

Esta reducción podría ser compensada de dos formas:

— Mediante la utilización de los superávits del sistema eléctrico de 2022 (6.190 millones de euros según la liquidación definitiva de 2022 de la CNMC) y de 2023 (en la liquidación 11/2023 el superávit es de 3.144 M € según la CNMC)

— Con la puesta en marcha del Fondo Nacional para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE), que no pudo ser aprobado en la anterior legislatura.

La creación del Fondo Nacional para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE) pretendía precisamente trasladar los costes fijos del régimen retributivo específico de más de 60.000 instalaciones de renovables, cogeneración y residuos (RECORE), asociados a sistemas previos de promoción de energías renovables, a todos los operadores de los sectores energéticos para así eliminar la necesidad del IVPEE creando una nueva forma de financiación de los costes de los cargos del sistema eléctrico que redujera la presión fiscal sobre la electricidad. Tal como se establecía en preámbulo del Proyecto de Ley por la que se crea el Fondo Nacional para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE):

«Para ello, mediante esta ley se articula un nuevo sistema de reparto de los costes regulados asociados a la financiación del RECORE, dando las señales adecuadas para la electrificación y sostenibilidad del sistema eléctrico. Lo anterior se lleva a cabo mediante la constitución del Fondo Nacional para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE), que se crea con el objeto de financiar las políticas de fomento de las renovables, la cogeneración de alta eficiencia y la valorización energética de los residuos, previstas en la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 612

Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico. Este nuevo mecanismo parte de la consideración de los objetivos de descarbonización como objetivos de interés europeo y nacional, la necesidad y conveniencia de evitar distorsiones que puedan dificultar la consecución de dichos objetivos, así como evitar los efectos desfavorables que se producirían sobre la economía y los hogares con una subida de la parte regulada de la factura eléctrica en caso de mantenerse el sistema vigente hasta el momento.»

Mientras no se apruebe el FNSSE se pueden utilizar los superávits del sistema eléctrico antes descritos para sufragar la parte de los cargos del sistema que anteriormente se cubrían con los ingresos del IVPEE.

ENMIENDA NÚM. 730

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de nueva disposición adicional, que queda redactada como sigue:

Disposición adicional nueva. *Equidad de los cánones ferroviarios*

Encargar al Gobierno la modificación de cuantas normas sean precisas para que los trenes de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos y pruebas abonen los mismos cánones por utilización de líneas, instalaciones y servicios ferroviarios, cuando utilicen la RFIG, sin depender del tipo de línea o de si ésta pertenece a la red convencional o a la Alta Velocidad.

Asimismo, el Gobierno establecerá los mecanismos compensatorios que correspondan a ADIF Alta Velocidad para mantener la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red.

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, un mismo tren de mercancías abona cánones diferentes si circula por la red convencional o por la red de alta velocidad, sin que haya una prestación de servicio objetiva diferencial.

ENMIENDA NÚM. 731

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 613

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Transitoria Nueva., que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición transitoria X. *Aportaciones del Estado a las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano.*

Mientras no se dé cumplimiento a la previsión de las aportaciones del Estado a las autoridades territoriales de movilidad o autoridades de transporte metropolitano regulados en el artículo 62 bis, los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio mantendrán la transferencia a dichas autoridades en la misma cuantía aprobada para el año 2023, debidamente actualizada, la cual se abonará mensualmente por doceavas partes. Dicha dotación se incrementará en las cuantías adicionales que hayan sido aportadas desde el ejercicio 2020 a fin de mantener el equilibrio económico de los servicios mientras duren las circunstancias que motivaron su aprobación.

JUSTIFICACIÓN

La enmienda pretende dar cobertura temporal a los casos actuales de entidades que tienen a su cargo, en ámbitos de competencia supramunicipales o regionales, diversos aspectos de la gestión integrada de servicios de transporte público, incluida la integración tarifaria y la intermediación en la recepción y aplicación de aportaciones regulares del Estado y del resto de administraciones en virtud de disposiciones presupuestarias «ad hoc», amparando, con ello, el mantenimiento de la situación actual hasta su incorporación al sistema específico configurado en el artículo 62 bis que se incorpora, mediante una enmienda de adición, al proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 732

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Adición de una disposición adicional X. Reconocimiento de los conductores profesionales del transporte como colectivo de riesgo para la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación. Redactado de la siguiente forma:

Disposición adicional X. *Reconocimiento de los conductores profesionales del transporte como colectivo de riesgo para la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación*

En orden a garantizar unas condiciones laborales dignas de los conductores profesionales del transporte, incluido los que se desempeñen en el sector del taxi como servicio de interés público, la reducción de los altos índices de siniestralidad y mortalidad que parece el sector y con el fin del establecimiento de servicios de movilidad seguros y de calidad para los ciudadanos, se reconoce la condición de tal colectivo profesional como de riesgo, en atención a la naturaleza de peligrosidad de su actividad, con el objetivo de que sean considerados e incluidos en la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación, contemplados en el marco

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 614

regulador del Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social contempla el establecimiento de coeficientes reductores o, en su caso, la anticipación de la edad para acceder a la jubilación anticipada de las actividades «[...] cuyo ejercicio implique el sometimiento a un excepcional índice de penosidad, peligrosidad, insalubridad o toxicidad y en las que se hayan comprobado unos elevados índices de morbilidad o mortalidad o la incidencia de enfermedades profesionales [...]», así como para aquellas las actividades laborales «[...] cuya realización en función de los requerimientos físicos o psíquicos exigidos para su desempeño, resulten de excepcional penosidad y experimenten un incremento notable del índice de siniestralidad a partir de una determinada edad, conformado por el índice de accidentes de trabajo y/o el índice de enfermedades profesionales [...]».

Es indispensable tener en cuenta que la naturaleza de la actividad de los conductores profesionales del taxi posee un factor intrínseco de penosidad, debido a las largas jornadas que pasan frente al volante. Así mismo, no se puede olvidar que existe una correlación entre edad y peligrosidad de la actividad dentro del sector de los conductores profesionales. Siendo la edad promedio de jubilación de los conductores profesionales del taxi de 65 años, es indispensable garantizar condiciones laborales dignas con el fin de limitar cualquier tipo de riesgo de siniestralidad y asegurar la calidad y seguridad del servicio de transporte de viajeros.

Justamente, por la naturaleza de la actividad laboral que prestan los conductores profesionales de transporte, concurren las circunstancias exigidas legalmente en el Real Decreto 1698/2011 para rebajar la edad ordinaria de jubilación.

Por estos motivos, es sustancial que en el marco de la Ley de Movilidad Sostenible se introduzca el reconocimiento de los conductores profesionales del transporte como un colectivo de riesgo debido a la naturaleza de peligrosidad de su actividad, tal y como lo reconoce la Organización Internacional del Trabajo, con el objetivo de que sean considerados e incluidos en la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación, contemplados en el marco regulador del Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

ENMIENDA NÚM. 733

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva. Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

El punto 2.^a del apartado Tres del artículo 95 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, queda redactado como sigue:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Tres. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, las cuotas soportadas por la adquisición, importación, arrendamiento o cesión de uso por otro título de los bienes de inversión que se empleen en todo o en parte en el desarrollo de la actividad empresarial o profesional podrán deducirse de acuerdo con las siguientes reglas:

1.^a [...]

2.^a Cuando se trate de vehículos automóviles de turismo y sus remolques, ciclomotores y motocicletas, se presumirán afectados al desarrollo de la actividad empresarial o profesional en la proporción del 50 por ciento, salvo que se trate de los vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, según definición del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

A estos efectos, se considerarán automóviles de turismo, remolques, ciclomotores y motocicletas los definidos como tales en el anexo del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como los definidos como vehículos mixtos en dicho anexo y, en todo caso, los denominados vehículos todo terreno o tipo «jeep».

No obstante lo dispuesto en esta regla 2.^a, los vehículos que se relacionan a continuación se presumirán afectados al desarrollo de la actividad empresarial o profesional en la proporción del 100 %:

1. Los vehículos mixtos utilizados en el transporte de mercancías.
2. Los utilizados en la prestación de servicios de transporte de pasajeros mediante contraprestación.
3. Los utilizados en la prestación de servicios de enseñanza de conductores o pilotos mediante contraprestación.
4. Los utilizados por sus fabricantes en la realización de pruebas, ensayos, demostraciones o en la promoción de ventas.
5. Los utilizados en los desplazamientos profesionales de los representantes o agentes comerciales.
6. Los utilizados en servicios de vigilancia.
7. Los vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, según definición del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

JUSTIFICACIÓN

Con arreglo a la normativa actual del IVA, el tipo de gravamen del IVA sigue siendo el general del 21 %, el cual no puede reducirse siquiera para vehículos menos contaminantes por falta de habilitación de la Directiva del IVA.

Teniendo en cuenta esto y dado que a corto plazo no es posible introducir un tipo reducido, resulta preciso que las próximas reformas a abordar respecto del impuesto tengan en cuenta las prácticas de derecho comparado en lo que se refiere a la deducibilidad de las cuotas de IVA soportadas por los adquirentes, para superar las limitaciones existentes en la Ley 37/1992, que sólo considera que éstas serán deducibles en la medida en que los medios de transporte se encuentren afectos directa y exclusivamente a la actividad económica, estableciendo una presunción iuris tantum —que admite prueba en contrario— de que, cuando se trate de vehículos tipo turismo, éstos se entienden afectos en un 50 %, no permitiendo, salvo prueba de un nivel de afectación superior, la deducción de aquellos importes que excedan de esta cantidad, ya se refieran a la propia adquisición del vehículo de turismo o a sus remolques, accesorios, reparaciones o mantenimiento, o cualesquiera consumos relacionados con los mismos. Esta presunción no opera cuando se trata de vehículos comerciales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 616

En este sentido, Portugal, tras su reforma ambiental de 2015, sí admite la deducibilidad del 100% por la adquisición de vehículos eléctricos (turismos) cuyo coste de adquisición sea inferior a 62.500 euros, IVA incluido, vehículos híbridos enchufables cuyo coste de adquisición sea inferior a 50.000 euros, IVA incluido, o vehículos accionados por GLP o GNC en, al menos, el 50% y cuyo coste de adquisición sea inferior a 37.500 euros, IVA incluido.

De forma similar al modelo portugués, sería asimismo conveniente modificar la normativa del IVA para incluir la posibilidad de deducción total de las cuotas de IVA soportado en la adquisición de vehículos electrificados (PHEV y BEV), tanto turismos como comerciales, con objeto de impulsar la mayor presencia de estos vehículos en las flotas de empresas y autónomos.

ENMIENDA NÚM. 734

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una disposición final nueva, que queda redactada en los siguientes términos:

Diposición final nueva. Modificación de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.

Se añade un nuevo artículo 38 quater en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, que queda redactado como sigue:

Artículo 38 quater. Dedución por inversión en vehículos eléctricos o híbridos enchufables y en infraestructuras de recarga.

1. Los contribuyentes podrán deducir el 15 por ciento de las inversiones realizadas en un vehículo eléctrico nuevo y con el límite de 4.000 euros, en cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) Cuando la inversión se realice desde la entrada en vigor del Real Decretoley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2027. En este caso, la deducción se practicará en el periodo impositivo en el que el vehículo sea matriculado.

b) Cuando se abone al vendedor, desde la entrada en vigor del Real Decretoley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 617

familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2027, una cantidad a cuenta para la futura inversión en el vehículo que represente, al menos, el 25 por ciento del valor de adquisición del mismo. En este caso, la deducción se practicará en el periodo impositivo en el que se abone tal cantidad, debiendo abonarse el resto antes de que finalice el segundo período impositivo inmediato posterior a aquel en que se produjo el pago de tal cantidad.

A los efectos de este artículo, se entenderá por inversiones en vehículos eléctricos tanto la adquisición como el arrendamiento financiero o el alquiler a largo plazo. Se entenderá por vehículos eléctricos nuevos, aquellos que sean objeto de primera matriculación en España.

La base máxima de la deducción estará constituida por el valor de mercado en el momento de realizar la inversión, antes del IVA o IGIC, debiendo descontar aquellas cuantías que, en su caso, hubieran sido subvencionadas o fueran a serlo a través de un programa de ayudas públicas, así como aquellas cuantías que resulten a devolver en el impuesto de matriculación.

El contribuyente podrá aplicar la deducción prevista en este apartado por una única compra de alguno de los vehículos referidos en el apartado 2, debiendo optar en relación a la misma por la aplicación de lo dispuesto en la letra a) o b) anterior, salvo pérdida del vehículo por robo o siniestro total. En este caso, si el sujeto pasivo ha percibido indemnización de seguro, la base de la deducción se minorará en el importe de aquella.

El Importe de la deducción se prorrateará, en su caso, entre los distintos adquirentes o arrendatarios del vehículo.

2. Solamente darán derecho a la práctica de esta deducción los vehículos que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Los vehículos deberán pertenecer a alguna de las categorías siguientes: M1, M2 o M3 en el caso de transporte de personas o N1, N2 o N3 en el caso de transporte de mercancías.

2.º Los vehículos deberán cumplir con alguno de los siguientes requisitos:

a) Ser vehículos eléctricos puros (BEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, total o parcialmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica.

b) Ser vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), propulsados total y exclusivamente mediante motores eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo y que incorporan motor de combustión interna de gasolina o gasóleo para la recarga de las mismas.

c) Ser vehículos híbridos enchufables (PHEV), propulsados total o parcialmente mediante motores de combustión interna de gasolina o gasóleo y eléctricos cuya energía procede, parcial o totalmente, de la electricidad de sus baterías, utilizando para su recarga la energía de una fuente exterior al vehículo, por ejemplo, la red eléctrica. El motor eléctrico deberá estar alimentado con baterías cargadas desde una fuente de energía externa.

d) Ser vehículo eléctrico de células de combustible (FCV): Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.

e) Ser vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV): Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.

3.º Deberán estar matriculados por primera vez en España a nombre del contribuyente antes del 31 de diciembre de 2027, en el caso de la letra a) del apartado 1 anterior, o antes de que finalice el segundo periodo impositivo inmediato posterior a aquel en el que se produjo el pago de la cantidad a cuenta, en el caso de la letra b) del apartado 1 anterior.

3. Los contribuyentes podrán deducir el 15 por ciento de las cantidades satisfechas desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de 2027, para la instalación durante dicho periodo en un inmueble de su propiedad de sistemas de recarga de baterías para vehículos eléctricos no afectas a una actividad económica.

El porcentaje de deducción establecido podrá incrementarse en los siguientes supuestos:

1.º Si la potencia del punto de recarga es superior a 3,6 kW e igual o inferior a 7,4 kW, en cuyo caso el porcentaje de deducción se incrementará en 2 puntos.

2.º Si la potencia del punto de recarga es superior a 7,4 kW e igual o inferior a 11 kW, en cuyo caso el porcentaje de deducción se incrementará en 5 puntos.

3.º Si la potencia del punto de recarga es superior a 11 kW e igual o inferior a 22 kW, en cuyo caso el porcentaje de deducción se incrementará en 7 puntos.

4.º Si la potencia del punto de recarga es superior a 22 kW e igual o inferior a 45 kW, en cuyo caso el porcentaje de deducción se incrementará en 10 puntos.

5.º Si la potencia del punto de recarga es superior a 45 kW el porcentaje de deducción se incrementará en 15 puntos.

La base máxima anual de esta deducción será de 10.000, 20.000, 30.000, 40.000 y 50.000 euros anuales para los sistemas de recarga recogidos en los epígrafes 1.º a 5.º del párrafo anterior, respectivamente. En cualquier caso, la base máxima anual de la deducción estará constituida por las cantidades satisfechas, mediante tarjeta de crédito o débito, transferencia bancaria, cheque nominativo o ingreso en cuentas en entidades de crédito, a las personas o entidades que realicen la instalación, debiendo descontar aquellas cantidades que, en su caso, hubieran sido subvencionadas a través de un programa de ayudas públicas. En ningún caso, darán derecho a practicar deducción las cantidades satisfechas mediante entregas de dinero de curso legal.

A estos efectos, se considerarán como cantidades satisfechas para la instalación de los sistemas de recarga las necesarias para llevarla a cabo, tales como, la inversión en equipos y materiales, gastos de instalación de los mismos y las obras necesarias para su desarrollo.

La deducción se practicará en el período impositivo en el que finalice la instalación, que no podrá ser superior a 2027. Cuando la instalación finalice en un período impositivo posterior a aquél en el que se abonaron las cantidades por tal instalación, la deducción se practicará en este último tomando en consideración las cantidades satisfechas desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 619

profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, hasta el 31 de diciembre de dicho período impositivo.

Para la aplicación de esta deducción deberá contarse con las autorizaciones y permisos establecidos en la legislación vigente.

JUSTIFICACIÓN

Se propone introducir una deducción para la adquisición de vehículos eléctricos y la inversión en infraestructuras de recarga en términos similares a la deducción propuesta en IRPF. Dado el ámbito de aplicación relativo a empresas y el objetivo de renovación de flotas, en este caso se incluye, además de los turismos y comerciales, los vehículos industriales y autobuses.

ENMIENDA NÚM. 735

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición Final nueva. *Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

Uno. Se modifica el apartado 7 del artículo 12 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 12. *Obras y actividades prohibidas.*

[...]

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

Las Autoridades con competencias en materia de tráfico y control de emisiones que detecten vehículos catalogados como grandes emisores, de acuerdo con lo establecido en el Anexo correspondiente de esta norma, podrán notificar esta circunstancia a su titular con la finalidad de que tome conciencia del impacto medioambiental de su vehículo e instarle a que proceda a su revisión. La identificación de estos vehículos podrá realizarse mediante sistemas de medición empírica de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada, en los términos que reglamentariamente se determinen.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 620

Dos. Se introduce un Anexo IX (nuevo), que queda redactado de la siguiente manera:

«Anexo IX (nuevo). Cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

Tipología de vehículo	Contaminante	Unidades de medida	Valor umbral en unidades de medida	Valor derivado (estimado) en g/km
L	Monóxido de carbono	CO/CO ₂ (mol/mol)	1	25
	Hidrocarburos inquemados	HC/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	210	4
	Monóxido de nitrógeno	NO/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	190	1
	Dióxido de nitrógeno	NO ₂ /CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	375	3
	Material particulado	Opacidad (%)	7%	0,25
M1	Monóxido de carbono	CO/CO ₂ (mol/mol)	0,1	11,9
	Hidrocarburos inquemados	HC/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	19	0,8
	Monóxido de nitrógeno	NO/CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	118	1,8
	Dióxido de nitrógeno	NO ₂ /CO ₂ (10 ⁻⁴ mol/mol)	86	1,8
	Material particulado	Opacidad (%)	4%	0,26

Tres. Se modifica la letra b) del apartado 2 de la Disposición final segunda, que queda redactada de la siguiente manera:

«Disposición final segunda. *Habilitaciones normativas.*

[...]

2. Asimismo se habilita específicamente al Gobierno:

a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

b) para modificar el anexo II y el Anexo relativo al cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

En 2021 se aprobaba la Ley del Cambio Climático y Transición Energética en España. Su artículo 3 dispone los objetivos de reducción de emisiones de gases de efectos invernadero, energías renovables y eficiencia energética que España deberá tener presente en sus diferentes acciones y sectores, tanto en el ámbito público como privado. Entre ellos se encuentran «Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990» y «Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42 %».

Por su parte, el artículo 14 de la citada Ley (Promoción de movilidad sin emisiones) dispone que «la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 621

emisiones directas de CO₂, establecidas conforme a la normativa comunitaria». Entre ellas la Ley dispone a continuación medidas que impulsen la electrificación del parque y el establecimiento de zonas de bajas emisiones para el año 2023 en municipios de más de 50.000 habitantes (de más de 20.000 si exceden determinados indicadores de emisiones).

Para cumplir con el mandato de crear estas zonas de bajas emisiones, el 27 de diciembre de 2022, se aprobó el Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, cuyo objeto es establecer los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE establecidas por las distintas entidades locales, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética. Este Real Decreto contempla, en su anexo I, a «las mediciones empíricas de las emisiones reales de los vehículos de forma individualizada» como un medio adicional al sistema de clasificación ambiental para para caracterizar el parque circulante.

Como ya ocurrió con otras políticas públicas relacionadas con la movilidad en el pasado (la pacificación del tráfico y los radares), es imprescindible identificar y concienciar sobre aquellas conductas que resulten especialmente contrarias al objetivo público que se pretende implementar. En el caso de la mejora de la calidad del aire a través de medidas relativas a la movilidad y el transporte, resulta especialmente llamativo que un reducido número de vehículos (alrededor del 1%) produce hasta el 40% de las emisiones que genera el transporte.

Con el objetivo de desincentivar la circulación de este tipo de vehículos se establece una modificación normativa para generar un mecanismo de identificación y notificación para sensibilizar a los conductores de aquellos vehículos grandes emisores que causan perjuicio medio ambiental.

Estos vehículos identificados como grandes emisores son en su inmensa mayoría vehículos muy antiguos que están por encima de la edad media del parque móvil español, cuya antigüedad media supera los 14 años y es de las más altas de Europa (cuya media es de 12 años). Además, la concienciación de los conductores de dichos vehículos supondría un impulso a las políticas de renovación y rejuvenecimiento del parque, con la posibilidad de comunicar las ayudas de financiación disponibles para la compra de vehículos menos contaminantes.

La concreta y correcta medición de emisiones facilitaría una definición exacta de los límites de contaminación de las ZBE, así como de los vehículos que pueden circular dentro de ellas. Efectivamente, el uso de políticas genéricas basadas en etiquetas de clasificación ambiental conlleva la imposibilidad de cumplir con el mandato de crear y definir las ZBE, tal y como ha señalado el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña con relación a la ZBE de la ciudad de Barcelona. Resulta imprescindible, pues, determinar con precisión qué vehículos son grandes emisores (un número reducido, pero que contribuyen en mayor medida a la contaminación del aire) para que las medidas restrictivas de las ZBE sean lo más efectivas, eficientes, proporcionadas y acordes a derecho.

Por todo lo anterior, se propone la modificación de la ley de tráfico en varios puntos. En primer lugar, revisar el artículo 12 para contemplar la identificación de vehículos grandes emisores y la notificación a sus propietarios. En segundo lugar, se introduce un nuevo Anexo para definir específicamente los umbrales según los cuales se realizará la categorización de los vehículos como grandes emisores según la tipología de vehículo. Los umbrales propuestos son suficientemente elevados como para que afecten única y exclusivamente a los vehículos más altamente contaminantes, que suponen un 1% del parque móvil pero que causan un porcentaje mucho mayor de las emisiones totales de dicho parque. Por último, se contempla una modificación para habilitar al Gobierno a que pueda revisar dichos umbrales, con la finalidad de que la normativa pueda adaptarse de manera ágil a las circunstancias de cada momento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 622

ENMIENDA NÚM. 736

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional X. *Mapa estatal de capacidad de la red eléctrica.*

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, las entidades encargadas de la actividad de distribución eléctrica deberán poner a disposición del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico la información relativa a las características y capacidades de la red eléctrica en las ubicaciones habilitadas para instalar puntos de recarga eléctrica en los términos que se establezcan mediante Orden ministerial posterior.

1. La Orden determinará la información a remitir, el órgano administrativo encargado de la recepción, la frecuencia de actualización de la información remitida y el régimen de incumplimiento, así como el formato en el que deberá remitirse esta información, garantizando al menos que esta es accesible y se encuentra disponible en formato digital.

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico publicará un mapa nacional de capacidad de la red eléctrica que incluirá, al menos, la ubicación del tendido de las líneas y sus datos técnicos, la ubicación de los centros de transformación y sus datos técnicos, así como las zonas con mayor potencia y capacidad disponible para instalar puntos de recarga eléctrica.

JUSTIFICACIÓN

El interés general de todas las empresas dedicadas a la construcción de infraestructura energética en zonas urbanas y rurales es el de hacerlo del modo más ágil y eficiente posible.

En ocasiones, los obstáculos que estas se encuentran no tienen únicamente un carácter administrativo, sino también un carácter técnico. No es posible conocer sin realizar un estudio o exploración previa las características y condiciones de la red eléctrica en las ubicaciones donde se plantean instalar puntos de recarga pública.

Esto implica que haya casos en los que, tras estos trabajos previos, se encuentra que la capacidad de la red es insuficiente para la finalidad prevista. O, al contrario, que existan zonas con amplia capacidad que no está siendo aprovechada. De esta forma, la construcción de la infraestructura pierde tanto agilidad como eficiencia.

Para ello, sería de gran ayuda disponer de información sobre la ubicación del tendido de las líneas y sus datos técnicos, los centros de transformación y sus datos técnicos, que permitirán conocer de antemano la viabilidad de proyectos de infraestructura en ubicaciones concretas.

A su vez, es relevante que esta información esté disponible de forma digital, en un formato adaptado a las herramientas más comunes en el mercado y se actualice con una periodicidad suficiente.

Por esta razón, se propone para su consideración la inclusión de un nuevo artículo en la Sección 4.^a «Información y gestión ambiental y de la energía en los servicios de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 623

transporte» del capítulo II «Planificación y gestión de la movilidad» que establezca un mecanismo de puesta a disposición de esta información.

ENMIENDA NÚM. 737

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Adicional Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional X. *Sobre el impulso de la movilidad eléctrica en los nodos de transporte.*

1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos urbanos se desarrollarán medidas para fomentar el uso de medios de movilidad de bajas emisiones en los principales nodos de transporte.

2. El Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible publicará en el plazo de 6 meses desde la aprobación de esta ley, mediante Orden Ministerial, la relación de aeropuertos, terminales de ferrocarril y terminales de transporte colectivo que son considerados nodos de transporte en base a su volumen de viajeros y desplazamientos. Se podrán incluir en esta relación los nodos logísticos de importancia estratégica y de interés autonómico así considerados en los términos establecidos por esta ley.

3. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte en estos nodos, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en los desplazamientos que se realicen desde ellos, se podrán establecer objetivos y facilitar inversiones orientadas a garantizar la disponibilidad de soluciones de movilidad cero emisiones e infraestructura para la recarga de vehículos sin emisiones en estos nodos.

4. Estas medidas podrán incluir, además del establecimiento de objetivos y el desarrollo de inversiones, la concesión de suelo para la implantación de servicios de movilidad compartida cero emisiones o para la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

5. Las administraciones y entidades de titularidad con competencias sobre los nodos de transporte identificados deberán remitir al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de actuaciones y la evaluación de las medidas desplegadas. El informe tendrá carácter bianual.

JUSTIFICACIÓN

La Sección 3.^a del Capítulo II del proyecto de ley introduce una serie de medidas complementarias relativas a infraestructuras y equipamientos para la sostenibilidad del sistema de transportes, regulando la movilidad sostenible en aeropuertos, puertos o terminales de transporte.

Sería positivo incluir también en este punto medidas destinadas a garantizar la movilidad sostenible en aquellos lugares, como grandes terminales de transporte público

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 624

o grandes terminales en aeropuerto, que son nodos intermodales y concentran una parte relevante de los desplazamientos en ciertos ámbitos urbanos.

Es importante estimular que el desplazamiento que se produce entre estos nodos de transporte y el lugar de destino dentro del entorno urbano tenga el menor impacto climático posible. Esto, junto a las medidas que ya despliegue el proyecto de ley para la reducción de emisiones en ferrocarriles, aviación y transporte marítimo, contribuiría a que la mayor parte del recorrido sea de bajas emisiones.

Por ello, creemos que se deben desarrollar medidas para implementar puntos de recarga eléctrica, especialmente de alta capacidad, para fomentar que los vehículos, taxis y VTC (quienes concentran este tipo de desplazamientos) que operan en estos nodos logísticos son modelos cero emisiones.

Se propone, para su toma en consideración, un nuevo artículo en la Sección 3.^a «Medidas complementarias relativas a infraestructuras y equipamientos para la sostenibilidad del sistema de transportes.

ENMIENDA NÚM. 738

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición final X. *Modificación del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.*

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El apartado 2 del artículo 8 queda redactado en los siguientes términos:

2. Las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten a las empresas operadoras de servicios de recarga, en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia, la tramitación y ubicación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, de acceso público dentro y fuera de las Zonas de Bajas Emisiones, de modo que se establezca una red mínima de recarga acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos. Para tal fin, las entidades locales incluirán, en la normativa municipal que desarrolle la Zona de Bajas Emisiones, objetivos anuales mínimos de implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en el interior y exterior de la Zona de Bajas Emisiones.

JUSTIFICACIÓN

La implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (en adelante ZBE) no está siendo inmediata. Según los datos públicos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a fecha de 1 de enero de 2024, solamente 21 de los 151 municipios obligados han implantado su ZBE.

La mayor parte de los ayuntamientos continúa trabajando en el diseño de su ZBE, y buscando un modelo que tenga un impacto positivo en el clima mientras se garantiza que los desplazamientos de los ciudadanos continúen siendo cómodos y ágiles.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 625

En ese sentido, garantizar que la movilidad por vehículo particular, de la que aún muchos ciudadanos dependen, sea eficiente y se ajuste a los requisitos de las ZBE es fundamental para evitar que la medida restrinja la libertad de movimiento de los ciudadanos y termine enfrentándose a la oposición social.

El envejecimiento del parque móvil (la edad media de los vehículos en España es superior a los 14 años) y el hecho de que más del 60% de los vehículos tengan aún categoría «B» o inferior son barreras que actualmente los municipios se están encontrando.

Uno de los elementos indispensables para estimular que los ciudadanos opten por tecnologías sin emisiones es que existe una red de infraestructura de recarga en el ámbito urbano suficiente para que puedan realizar sus desplazamientos por la Zona de Bajas Emisiones sin incidencias.

El `Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones' señala que las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten a las empresas operadoras de servicios de recarga [...] de modo que se establezca una red mínima de recarga acompañada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos».

Sin embargo, no establece un objetivo mínimo de instalación de puntos de recarga a cumplir por parte de las administraciones locales, por lo que no existen garantías de que estas puedan instalar al ritmo al que crece el parque de vehículos eléctricos.

Dado los plazos de tramitación actuales de los puntos de carga, convendría que esta planificación se hiciera de forma proactiva (mediante objetivos específicos) en lugar de reactiva, en el caso en que se detecte que la red de carga comienza a ser insuficiente.

Por ello, proponemos la inclusión de una disposición final que modifique el `Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones' para introducir unos objetivos mínimos de puntos de carga en cada municipio que deba desarrollar su ZBE.

ENMIENDA NÚM. 739

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición final X. *Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.*

El artículo 3 del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica queda modificado en los siguientes términos:

g) Instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a las mismas: Instalación de producción o generación destinada a generar energía eléctrica para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de las modalidades de autoconsumo en las que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

i. Estén conectadas a la red interior de los consumidores asociados o estén unidas a éstos a través de líneas directas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ii. Estén conectadas a cualquiera de las redes de baja tensión derivada del mismo centro de transformación.

iii. Se encuentren conectados a una distancia inferior a 500 metros de los consumidores asociados. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

También tendrá la consideración de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red, aquella planta de generación que empleando exclusivamente tecnología fotovoltaica ubicada en su totalidad en la cubierta de una o varias edificaciones en suelo industrial o en estructuras artificiales existentes o futuras cuyo objetivo principal no sea la generación de electricidad, esta se conecte al consumidor o consumidores a través de las líneas de transporte o distribución y siempre que estas se encuentren a una distancia inferior a 2.000 metros de los consumidores asociados. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

También tendrá la consideración de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red, aquella planta de generación que empleando exclusivamente tecnología fotovoltaica suministre, total o parcialmente, a una o varias instalaciones para la recarga de vehículos eléctricos a través de las líneas de transporte o distribución y siempre que estas se encuentren a una distancia inferior a 10.000 metros de los consumidores asociados, independientemente de que la instalación se ubique en la cubierta de una o varias edificaciones en suelo industrial, en estructuras artificiales existentes o esté conectada a la red interior de los consumidores asociados. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

JUSTIFICACIÓN

El potencial renovable de España no solo le permite aumentar su ritmo de electrificación y desarrollo de proyectos renovables, sino que también hace posible aprovechar las sinergias que se generan entre las diferentes tecnologías y avances disponibles.

Un caso claro de esto es la sinergia entre las instalaciones de autoconsumo y la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. La energía barata que generan las primeras hace posible ofrecer precios muy asequibles para todos los ciudadanos que hagan uso de los puntos de recarga asociados a ella. Así, se aumenta la participación de las energías renovables en el transporte y se garantiza que el precio que pagan los ciudadanos es el más bajo posible.

Algunos operadores de infraestructura de recarga ya han implantado proyectos en los que asocian estas dos tecnologías y comprobado el impacto positivo que tiene tanto para los ciudadanos que ya tienen un vehículo eléctrico como para los que no, que se ven incentivados a adquirirlo por los bajos precios de la recarga pública.

No obstante, en el `Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica' aún existen algunas barreras regulatorias que frenan la adopción de estas soluciones combinadas.

En concreto, la reducida distancia máxima entre la planta y los consumidores para que la instalación sea considerada autoconsumo. Esto condiciona a la búsqueda de zonas que puedan instalar las dos soluciones en esa distancia, reduciendo enormemente las posibilidades.

Por ello, sería muy positivo para la movilidad sostenible ampliar esta distancia a los 10 kilómetros exclusivamente para aquellas instalaciones de producción de energía fotovoltaica que sea utilizada para abastecer, total o parcialmente a infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

Por ello, proponemos la inclusión de una disposición adicional que modifique el `Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 627

técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica' para introducir un nuevo supuesto en el concepto 'instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red' que considere la ampliación de las mencionadas distancias cuando se asocie a un punto de recarga eléctrica.

ENMIENDA NÚM. 740

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva.,, que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición final x. *Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.*

La Ley Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El punto 5 del artículo 23 queda redactado como sigue:

5. Los administradores generales de infraestructura no podrán encomendar a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad. A petición de una Comunidad Autónoma, titular de competencias sobre el transporte ferroviario se establecerán, de forma acordada, fórmulas de actuación integrada para la realización de funciones inherentes a la gestión de los sistemas de control, de circulación y de seguridad que afecten a los servicios de competencia de dicha Comunidad.

Dos. Se adicionan las siguientes disposiciones finales:

Disposición adicional Nueva. *Oficina técnica con la participación paritaria de las Administraciones.*

1. Para la efectividad del traspaso de líneas, tramos de líneas, estaciones ferroviarias y cualesquiera otras instalaciones que tengan el carácter de elementos funcionales de las mismas, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible establecerá de forma acordada con las Comunidades Autónomas destinatarias del traspaso una Oficina técnica con la participación paritaria de una y otras Administraciones, al objeto de definir conjuntamente y con antelación suficiente a la fecha de efecto del traspaso:

- a) El inventario de las infraestructuras a traspasar y su estado de mantenimiento en relación con el servicio a prestar
- b) Los medios materiales y personales asociados a su explotación y mantenimiento
- c) El detalle de las acciones necesarias para la correcta ejecución del traspaso con todos los compromisos económicos asociados

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 628

2. Corresponderá, así mismo, a dicha Oficina técnica la propuesta de las actuaciones que deban llevarse a cabo para la efectividad y posterior ejecución de la transferencia prevista en la Disposición Adicional ZZ

3. La composición, funcionamiento y duración de la Oficina técnica se determinará mediante un protocolo de actuación de los previstos en el párrafo segundo del artículo 47,1 de la ley 40/2015, de régimen jurídico del sector público.

Disposición adicional Nueva. *Transferencia de funciones.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá asignar o transferir a una Comunidad Autónoma, cuando ésta así lo solicite, las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias para la definición, construcción y administración o solo administración de una infraestructura ferroviaria determinada que forme parte o vaya a formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General, y en la que se presten de forma exclusiva o preferente servicios de titularidad de dicha Comunidad Autónoma, con objeto de potenciar mediante el servicio ferroviario la movilidad sostenible de ámbito local y autonómico y su integración con el resto de sistemas de movilidad.

Disposición adicional Nueva. *Atribución de licencia ferroviaria y el certificado de seguridad ferroviaria.*

1. El traspaso integral a una Comunidad autónoma de los servicios ferroviarios de su competencia que vinieran siendo prestados por el Estado, comportará, junto a la transferencia de todos los recursos personales y materiales necesarios para dicha prestación, la atribución, sin otro trámite, de la licencia ferroviaria y el certificado de seguridad ferroviaria que ampare también en su integridad el servicio transferido. Dichos títulos habilitantes que serán ejercidos por las entidades empresariales de la Comunidad autónoma que tengan encomendada la prestación de dicho servicio como operador ferroviario, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, todo ello en los términos que fije el correspondiente Real decreto de traspasos.

2. Dicha atribución no tendrá la consideración de transmisión de la licencia ferroviaria, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 49.6 de esta ley.

JUSTIFICACIÓN

Atribución a la Comunidad Autónoma de funciones relativas a la operación y/o administración de infraestructuras ferroviarias.

ENMIENDA NÚM. 741

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 629

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva disposición final, que queda redactada como sigue:

Disposición final nueva. *Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.*

Se modifica el punto 5 del artículo 4 del Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, que queda redactada como sigue:

Artículo 4. *Clasificación de modalidades de autoconsumo.*

[...]

5. Los sujetos acogidos a alguna de las modalidades de autoconsumo reguladas podrán acogerse a cualquier otra modalidad distinta, adecuando sus instalaciones y ajustándose a lo dispuesto en los regímenes jurídicos, técnicos y económicos regulados en el presente real decreto y en el resto de normativa que les resultase de aplicación.

No obstante lo anterior:

i. En el caso de autoconsumo colectivo, dicho cambio deberá ser llevado a cabo simultáneamente por todos los consumidores participantes del mismo, asociados a la misma instalación de generación.

ii. En aquellos casos en que se realice autoconsumo mediante instalaciones próximas y asociadas a través de la red, el autoconsumo deberá pertenecer a la modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes.

JUSTIFICACIÓN

Hay muchos industriales por toda España con gran consumo de electricidad que han hecho sus instalaciones sin excedentes, porque pueden autoconsumir toda la producción, y que si tuvieran más cubierta harían la instalación más grande sin llegar a cubrir toda su demanda.

En estos, con la generalización del autoconsumo compartido se abre la posibilidad que tengan vecinos dentro del radio de 2.000 m, dentro del mismo polígono, con grandes naves de poco consumo eléctrico (por ejemplo en actividades logísticas) que podrían hacer instalaciones de autoconsumo compartido y acordar entre ellos completar sus necesidades.

La normativa actual no lo permite (prohíbe compaginar diversas modalidades de autoconsumo) sin que exista ningún tipo de restricción de cariz técnico o de problema por el distribuidor para hacerlo posible.

Compatibilizar el autoconsumo sin excedentes con otros tipos de autoconsumo no genera ningún tipo de problema de índole técnica ni de asignación de las producciones.

Con esta medida se promueven las comunidades energéticas industriales y se favorece la máxima ocupación de un mayor número de cubiertas.

ENMIENDA NÚM. 742

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 630

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva disposición final, que queda redactada como sigue:

Disposición final nueva. *Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.*

Se modifica la letra g) del artículo 3 del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, que queda redactada como sigue:

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de la regulación relativa al autoconsumo contenida en el presente real decreto, se entenderá por:

[...]

g) Instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a las mismas: Instalación de producción o generación destinada a generar energía eléctrica para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de las modalidades de autoconsumo en las que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

i. Estén conectadas a la red interior de los consumidores asociados o estén unidas a éstos a través de líneas directas.

ii. Estén conectadas a cualquiera de las redes de baja tensión derivada del mismo centro de transformación.

iii. Se encuentren conectados a una distancia inferior a 2.000 metros de los consumidores asociados y la potencia instalada sea inferior o igual a 5 MW. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

También tendrá la consideración de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red, aquella planta de generación que empleando exclusivamente tecnología fotovoltaica ubicada en su totalidad en la cubierta de una o varias edificaciones, en suelo industrial o en estructuras artificiales existentes o futuras cuyo objetivo principal no sea la generación de electricidad, esta se conecte al consumidor o consumidores a través de las líneas de transporte o distribución y siempre que esta se encuentre dentro de una de las siguientes distancias:

a) distancia inferior a 2.000 metros de los consumidores asociados para instalaciones ubicadas en municipios con más de 10.000 habitantes.

b) distancia inferior a 10.000 metros de los consumidores asociados para instalaciones ubicadas en municipios de entre 5.000 y 10.000 habitantes.

c) distancia inferior a 20.000 metros de los consumidores asociados para instalaciones ubicadas en municipios de menos de 5.000 habitantes.

A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

iv. Estén ubicados, tanto la generación como los consumos, en una misma referencia catastral según sus primeros 14 dígitos o, en su caso, según lo dispuesto en la disposición adicional vigésima del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos. Aquellas instalaciones próximas y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 631

asociadas que cumplan la condición i de esta definición se denominarán instalaciones próximas de red interior.

Aquellas instalaciones próximas y asociadas que cumplan las condiciones ii, iii o iv de esta definición se denominarán instalaciones próximas a través de la red.

JUSTIFICACIÓN

Uno de los campos en que se ha ido legislando con profusión para evitar el impacto de la subida de precios de la electricidad a la vez que se avanza en la descarbonización de la economía y en el empoderamiento del consumidor ha sido en el campo del autoconsumo. En el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, se aumentó la distancia permitida en aquellos casos de autoconsumo a través de la red, desde los 500 metros que se recogían originalmente en el artículo 3 del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, hasta los 1.000 metros.

Posteriormente, a través del Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, se aumentó la distancia hasta los 2.000 metros, a fin de seguir impulsando el autoconsumo incluso en aquellas viviendas que no disponen de cubiertas con buen recurso solar por las características de sus edificios (orientación, tipo de cubiertas, catalogación histórica del edificio...) y maximizar el aprovechamiento de superficies.

Sin embargo, esta distancia imposibilita todavía que muchos consumidores puedan beneficiarse del autoconsumo, por no disponer de cubiertas y superficies suficientes, lo que opera en detrimento del despliegue del autoconsumo colectivo y de otras fórmulas de empoderamiento ciudadano como las comunidades energéticas. Ello es especialmente constatable en el ámbito rural, donde existe una clara diseminación de núcleos de población.

Es por todo ello que se propone, en primer lugar, ampliar la distancia permitida en aquellos casos de autoconsumo a través de la red hasta los 2.000 metros, independientemente del tipo de tecnología de origen renovable utilizada y de la ubicación de la instalación, con una limitación por razón de potencia instalada (5 MW).

En segundo lugar, y con el fin de potenciar el autoconsumo principalmente en ámbito rural y de asimilarnos regulatoriamente a los países de nuestro entorno, se propone ampliar la distancia según número de habitantes, exclusivamente para tecnología fotovoltaica ubicada en su totalidad en la cubierta de una o varias edificaciones, en suelo industrial o en estructuras artificiales existentes o futuras cuyo objetivo principal no sea la generación de electricidad.

ENMIENDA NÚM. 743

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva disposición final, que queda redactada como sigue:

Disposición final nueva. *Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables.*

Se añade un nuevo artículo 2 bis en el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 632

fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, que queda redactada como sigue:

Artículo 2 bis. *Señalización de estaciones de recarga eléctrica.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible promoverá, en el ámbito de sus competencias y de conformidad con la normativa vigente en materia de carreteras, en el plazo de 6 meses, la señalización de las estaciones de recarga eléctrica en autopistas, autovías y carreteras convencionales.

Asimismo, se encargará de modificar las normas e instrucciones técnicas necesarias para que en las señales de preseñalización y señalización de servicios figure el pictograma de estación de recarga eléctrica correspondiente, según lo previsto en el Catálogo oficial de señales de circulación.

JUSTIFICACIÓN

Tanto la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, como el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, introdujeron medidas para el fomento del despliegue de la movilidad eléctrica y la infraestructura de recarga asociada.

Concretamente, el artículo 15.2 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, estableció lo siguiente: «El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio del Interior incorporarán en el Catálogo oficial de señales de circulación las señales necesarias para que las personas usuarias puedan identificar la ubicación y principales características de los puntos de recarga en las vías. Ambos departamentos y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico acordarán el contenido e imagen de dichas señales».

De conformidad con lo anterior, y según lo acordado por los departamentos mencionados, la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior publicó la instrucción MOV 2022/12, relativa a la señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico.

Sin perjuicio de lo anterior, y con el fin de promover la implantación y uso del vehículo eléctrico y limitar la sensación de «ansiedad de autonomía», se considera necesario establecer de forma expresa la obligación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de promover y agilizar, dentro del ámbito de sus competencias, tanto la señalización como la preseñalización de las estaciones de recarga eléctrica en autopistas, autovías y carreteras convencionales.

ENMIENDA NÚM. 744

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición Final X. *Modificación del Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas*

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 633

Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero.

Se modifica el artículo 48 bis. del Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero, que queda redactado como sigue:

Artículo 48 *bis*. *Reducción de la valoración de los rendimientos del trabajo en especie derivados de la cesión de uso de vehículos automóviles eficientes energéticamente.*

La valoración de los rendimientos del trabajo en especie correspondientes a la cesión de uso de vehículos automóviles resultante de lo dispuesto en el segundo párrafo de la letra b) del número 1.º del artículo 43 de la Ley del Impuesto, o en la letra f) del número 1.º del citado artículo, se reducirá:

a) un 30 por ciento, cuando se trate de vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) o vehículos eléctricos de autonomía extendida (E-REV), cuya autonomía en conducción solo eléctrica sea superior a los 70 kilómetros en el ciclo mixto del procedimiento WLTP, y para los cuales el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 40.000 euros. Dicha reducción sería del 10 por ciento a partir del 1 de enero del año 2029 desapareciendo a partir del 1 de enero del año 2031.

b) un 40 por ciento, cuando se trate de vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) o vehículos eléctricos de autonomía extendida (E-REV), cuya autonomía en conducción solo eléctrica sea superior a los 70 kilómetros en el ciclo mixto del procedimiento WLTP, y para los cuales el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 25.000 euros. Dicha reducción sería del 20 por ciento a partir del 1 de enero del año 2029, del 10 por ciento a partir del 1 de enero del año 2031 y desapareciendo a partir del 1 de enero del año 2033.

c) un 50 por ciento, cuando se trate de vehículos eléctricos de batería (BEV) o vehículos de pila de combustible (FCEV), y para los cuales el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 50.000 euros. Dicha reducción sería del 30 por ciento a partir del 1 de enero del año 2029, del 20 por ciento a partir del 1 de enero del año 2031 y desapareciendo a partir del 1 de enero del año 2033.

d) un 60 por ciento, cuando se trate de vehículos eléctricos de batería (BEV) o vehículos de pila de combustible (FCEV), y para los cuales el valor de mercado que correspondería al vehículo si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 25.000 euros. Dicha reducción sería del 40 por ciento a partir del 1 de enero del año 2029, del 30 por ciento a partir del 1 de enero del año 2031 y del 15 por ciento a partir del 1 de enero del año 2033.

JUSTIFICACIÓN

El Estado español se está quedando rezagado en cuanto a la adopción de vehículos eléctricos en comparación con otros países europeos. Siguiendo el ejemplo de países como Portugal, en el cual una medida muy parecida a esta (que a su vez formaba parte de un conjunto de medidas fiscales para promover la electromovilidad) produjo un efecto positivo en las matriculaciones de vehículos electrificados (las cuales, a pesar de una renta media más baja en el país colindante, triplican aproximadamente a las de España), se propone aplicar una normativa similar en España. La actual normativa española se ha quedado anticuada al ofrecer ventajas incluso a vehículos de gasolina y diésel. La última vez que se modificó fue en el año 2015. No obstante y dado los objetivos de la Unión

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 634

Europea respecto a la descarbonización del transporte y cese de ventas de vehículos de combustión interna en el año 2035, resulta imperativo redefinir el término de «eficiencia energética» dentro del marco regulatorio de esta ley.

ENMIENDA NÚM. 745

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva disposición final X, quedando redactado en los siguientes términos:

Disposición Final X. *Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.*

Uno. Se modifica el apartado cuatro del artículo 30, que queda redactado como sigue:

«4. Los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero serán empleados para el cumplimiento de los objetivos en materia de cambio climático y transición energética, a través de los fines establecidos en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo; así como para las medidas e inversiones del artículo 8 del Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Fondo Social para el Clima y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060.

En tanto no se consigan los objetivos, se destinará el 100% de los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a políticas, medidas y actividades en los sectores de la energía, la industria, el transporte y la edificación.

El reparto de los ingresos será proporcional al esfuerzo necesario para la consecución de los objetivos y priorizando aquellos que se encuentre en peor situación de acuerdo con los indicadores del PNIEC.»

Dos. Se añade un nuevo artículo noventa y uno bis, que queda redactado en los términos siguientes:

«Artículo 91 bis. *Constitución de un Fondo de carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte.*

1. Se crea el fondo carente de personalidad jurídica denominado «Fondo de carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de las infraestructuras de transporte F.C.P.J.» (FCDTRI), adscrito a la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, que tiene por objetivo principal fomentar la descarbonización del transporte y la resiliencia de sus infraestructuras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 635

2. El Fondo se dedicará a:

a. Fomentar el trasvase modal del vehículo privado hacia modos activos, sistemas de transporte público colectivo o servicios públicos de préstamo de bicicletas, dando cumplimiento a los objetivos marcados por el PNIEC.

b. Potenciar y materializar el necesario trasvase modal del transporte de mercancías por carretera al ferrocarril, en coherencia con lo dispuesto en la Disposición Adicional Sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, los objetivos establecidos en el PNIEC, con el objetivo de alcanzar en 2030 una cuota modal equivalente a la media europea.

c. Propiciar, creando los incentivos necesarios, y potenciar, la electromovilidad en el transporte de mercancías por carretera y el transporte colectivo de viajeros por carretera.

d. Acelerar el despliegue de la infraestructura necesaria para asegurar, e incluso superar, el cumplimiento eficaz de los objetivos establecidos normativamente por la UE para el suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados.

e. Crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala que permitan una penetración acelerada de los combustibles cero emisiones de origen renovable en el sector marítimo y la aviación.

f. Programas y proyectos de las Administraciones públicas para una transición más justa en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes.

g. El desarrollo de actuaciones de adaptación a los efectos del cambio climático en las infraestructuras de transporte.

h. Completar la electrificación de las líneas de ferrocarril convencional todavía sin electrificar.

3. Reglamentariamente se establecerán los términos de acuerdo con los cuales se financiarán las actuaciones señaladas en el apartado 2, que incluirán subvenciones y otro tipo de ayudas.

4. La administración del Fondo se llevará a cabo por un órgano colegiado presidido por la Secretaria de Estado de Transporte y Movilidad Sostenible, cuya composición y funcionamiento se establecerán reglamentariamente.

5. El Fondo estará dotado con las aportaciones que anualmente se consiguen en los Presupuestos Generales del Estado para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible procedentes del origen recogido en el artículo 30.4 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Podrán atenderse con cargo a las dotaciones del Fondo los gastos que ocasione su gestión»

Tres. Se añade una disposición adicional nueva, que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición Adicional Nueva. Sobre los créditos asignados al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) y al Fondo de Carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte (FCDTRI).

Los créditos asignados al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en las leyes de Presupuestos Generales del Estado, en base a lo recogido en el artículo 30.4 de la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, se destinarán al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) y al Fondo de Carbono para la descarbonización del transporte y la resiliencia de infraestructuras de transporte (FCDTRI).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 636

JUSTIFICACIÓN

Acelerar los objetivos de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

ENMIENDA NÚM. 746

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., en los términos siguientes:

Disposición Final X. *Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.*

Uno. Se añade un nuevo apartado c) al artículo 42.2, que queda redactado en los términos siguientes:

c) los servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2.m de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo. Cuando estos servicios sean de contratación directa por parte de la empresa y de uso gratuito para los empleados, siempre y cuando estén disponibles para todos los empleados y sean utilizados principalmente para ir al trabajo.

Dos. Se modifica la letra e) del artículo 42.3, que queda redactado de la siguiente manera:

e) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros y servicios de movilidad sostenible en los términos previstos en el artículo 2 de la Ley xx/2023, de Movilidad Sostenible con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1500 euros anuales para cada trabajador. También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar los citados servicios, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

JUSTIFICACIÓN

El Artículo 26 de la nueva Ley de Movilidad exige a las empresas la implantación de planes de transporte sostenible al trabajo que incluyan soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 637

ENMIENDA NÚM. 747

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., en los términos siguientes:

Disposición Final X. *Modificación del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.*

Se añade un nuevo punto 3 en el artículo 1 del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, que queda redactado en los términos siguientes:

3. En el caso de que un procedimiento judicial afecte, directa o indirectamente, a la ejecución de un proyecto que haya acreditado el cumplimiento de los hitos 2.º, 3.º y 4.º anteriormente definidos, el cómputo de plazo para acreditar el cumplimiento del hito 5.º anterior quedará en suspenso desde su inicio y hasta el momento en que el procedimiento cuente con sentencia judicial firme.

JUSTIFICACIÓN

El objetivo de esta enmienda es poder evitar que caduquen los permisos de acceso a red de proyectos que no puedan acreditar el hito 5.º dentro del plazo establecido (con o sin prórroga) debido a que se haya decretado judicialmente la suspensión cautelar de las autorizaciones administrativas. Esto permitiría evitar el problema de los proyectos eólicos en Galicia cuya AAC ha sido suspendida por el TSXG. Incluiría también el caso de los proyectos que recibieron permiso de acceso a red anterior «en una fecha comprendida entre el 28 de diciembre de 2013 y el 31 de diciembre de 2017, ambos inclusive» (que no pueden solicitar una ampliación de plazo para el hito 5.º según Art. 28 del RDL 8/2023)

Resulta necesario que no se compute el plazo transcurrido durante la tramitación del procedimiento judicial a los efectos de cumplimiento de los hitos, análogamente a lo previsto en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que dispone que

«En el caso de que un procedimiento judicial afecte, directa o indirectamente, a la ejecución de un proyecto que cuente con Declaración de Impacto Ambiental, el transcurso del plazo de vigencia de la misma quedará en suspenso desde su inicio y hasta el momento en que el procedimiento cuente con sentencia judicial firme».

La suspensión de los hitos administrativos en caso de procedimientos judiciales en curso está también recogida en el Artículo 16.8 de la Directiva UE 2018/2001 modificada recientemente por la Directiva UE 2023/2413, que establece que:

«16.8 Excepto cuando coincida con otras etapas administrativas del procedimiento de concesión de autorizaciones, la duración del procedimiento de concesión de autorizaciones no incluirá:

[...]

c) el período de tiempo para toda acción y recurso, todo procedimiento judicial interpuesto ante un órgano jurisdiccional, así como para los mecanismos alternativos de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 638

resolución de conflictos, incluidos los procedimientos de reclamación y las acciones y los recursos extrajudiciales.»

ENMIENDA NÚM. 748

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición final x. *Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

Se añade una Disposición adicional nueva en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición adicional X. *Sobre el aprovechamiento de los recursos renovables existentes*

Al objeto de mejorar el aprovechamiento de los recursos de energías renovables se promoverá y facilitará mediante los mecanismos de financiación y administración previstos en esta Ley, la renovación de aquellas instalaciones de producción de energía que se encuentren al final de su vida operativa, bien por antigüedad o por obsolescencia tecnológica. Esta renovación podrá llevar implícito el incremento de potencia de dichas instalaciones de forma que aumente el aprovechamiento del recurso renovable del que se trate. A tal efecto, reglamentariamente se establecerán los criterios para que una instalación se considere renovada y los procedimientos administrativos necesarios para llevar a cabo renovaciones de instalaciones existentes. Aquellos aspectos de la normativa nacional que impidan o dificulten el cumplimiento del artículo 16 quater de la Directiva UE 2023/2413 relativo a los proyectos de repotenciación no aplicarán a estas instalaciones.

JUSTIFICACIÓN

La repotenciación, al ser la sustitución de tecnología antigua (por ejemplo la sustitución de aerogeneradores existentes por otros nuevos más avanzados y en principio de mayor tamaño), tiene como característica general mejorar la utilización del recurso primario existente al incrementar la generación para el mismo recurso. Hay que tener en cuenta, además que en el caso de los parques eólicos más antiguos, éstos se ubican en zonas de elevado recurso por lo que al envejecimiento de las máquinas se une el hecho de disponer de más viento aprovechable.

En cuanto a los beneficios medioambientales de la repotenciación, es destacable que la mayor generación eléctrica con el mismo recurso supondrá una reducción adicional de las emisiones de CO₂ y de otros contaminantes del sector eléctrico y, por tanto, una mayor aportación al cumplimiento de los objetivos de descarbonización para 2030 de España y de la UE.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 639

Tal como establece la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2018 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (modificada por la Directiva (UE) 2023/2413) en su preámbulo:

Para atender a la creciente necesidad de repotenciar las instalaciones de energías renovables existentes, deben establecerse procedimientos racionalizados de concesión de permisos.

En el artículo 16. Ter. 2, se determina que:

16. ter. El procedimiento de concesión de autorizaciones para la repotenciación de plantas de energía renovable, para nuevas instalaciones con una capacidad eléctrica inferior a 150 kW y para el almacenamiento de energía en coubicación, así como para la conexión de dichas plantas, instalaciones y almacenamiento a la red, situadas fuera de las zonas de aceleración renovable, no será superior a doce meses, también con respecto a evaluaciones ambientales cuando las requiera la normativa correspondiente. No obstante, en el caso de los proyectos de energía renovable marina, el procedimiento de concesión de autorizaciones no será superior a dos años.

Cuando esté debidamente justificado por circunstancias extraordinarias, los Estados miembros podrán ampliar uno u otro plazo por tres meses como máximo.

Además, en el artículo 16. Quater, se establece que:

16. quater. Cuando la repotenciación de una planta eléctrica de energía renovable no dé lugar a un aumento de más del 15 % de la capacidad de energía renovable de dicha planta eléctrica, y sin perjuicio de cualquier evaluación del posible impacto ambiental que se requiera en virtud del apartado 2, los Estados miembros garantizarán que los procedimientos de concesión de autorizaciones para las conexiones a la red de transporte o distribución no superen el plazo de tres meses a partir de la solicitud a la entidad pertinente, a menos que existan motivos justificados de preocupación en relación con la seguridad o que exista una incompatibilidad técnica de los componentes del sistema..

Ambos artículos tienen que estar transpuestos a la legislación española antes del 1 de julio de 2024.

ENMIENDA NÚM. 749

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición final x. *Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.*

Se añaden dos puntos nuevos en el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que quedan redactados en los términos siguientes:

x. El Gobierno fomentará la dinamización de inversiones destinadas a la instalación en la red de carreteras del Estado de infraestructuras de recarga de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 640

vehículos eléctricos —electrolineras— con especial atención a la carga ultrarrápida. Para ello, realizará las tareas preceptivas para la aceleración de los trámites administrativos necesarios para el establecimiento de las estaciones de recarga cuya instalación esté pendiente en el territorio nacional. Asimismo, en el marco de este proceso, el Ejecutivo promoverá legalmente la diferenciación de las licitaciones específicas para electrolineras de aquellas destinadas a instalar estaciones de repostaje de combustibles fósiles.

x. El Gobierno facilitará el aprovechamiento de zonas infrautilizadas como las áreas de descanso, las áreas de servicio o las zonas de peaje en desuso, para su reconversión en estaciones de recarga ultrarrápida para dar cumplimiento a las obligaciones contenidas en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94 UE.

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, únicamente prevé condiciones de instalación de puntos de recarga para vehículos de forma supeditada al establecimiento de nuevas gasolineras o al volumen de facturación de las ya existentes. Esta situación choca frontalmente con las obligaciones contenidas en el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (Reglamento AFIR). Por ello, se incluyen nuevos puntos referentes a la figura de la electrolinera, con especial atención a la carga rápida y ultrarrápida, para actualizar la norma de cara a la próxima entrada en vigor de dicho Reglamento.

ENMIENDA NÚM. 750

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una Disposición Final Nueva., que queda redactada en los términos siguientes:

Disposición final x. *Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

La Disposición adicional vigésima primera. Suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles., de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico queda redactada como sigue:

Sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, las Autoridades Portuarias y los gestores de aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente. Alternativamente, las Autoridades Portuarias, en su condición de consumidores, podrán ceder o transmitir, total o parcialmente, el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 641

derecho para la prestación de servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, y servicios inherentes a la prestación del servicio, a terceros que hayan sido autorizados para la prestación de dichos servicios con arreglo a lo previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, el artículo 36 del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible establece que las autoridades portuarias promoverán medidas para el suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, siendo prioritarias, entre otras, la electricidad.

De acuerdo con la redacción actual de la Ley del Sector Eléctrico, únicamente aquellos consumidores que gestionen un puerto (Autoridad Portuaria) pueden prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones. No existiendo ningún mecanismo que habilite a operadores privados a prestar dicho servicio.

En pro de facilitar el acceso al suministro de electricidad a buques a otros agentes, fomentando la competencia, y de una mayor seguridad jurídica, la normativa debería recoger expresamente dicha cesión de explotación a un tercero.

La propuesta de enmienda permite que las Autoridades Portuarias puedan ceder o autorizar a terceros el derecho a prestar servicios de suministro eléctrico a buques.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 642

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

A la rúbrica

- Enmienda núm. 77, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).

En todo el Proyecto

- Enmienda núm. 140, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 253, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 326, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 327, del G.P. Junts per Catalunya.

Exposición de motivos

- Enmienda núm. 7, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 141, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 142, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 143, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 144, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 145, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 146, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 147, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 148, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 149, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 150, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 151, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 152, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 153, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 154, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 155, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 156, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 328, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 329, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 330, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 413, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 414, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 415, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 416, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 489, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 526, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 527, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 528, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 529, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 530, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 531, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 532, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 622, del G.P. Republicano.

Título Preliminar

Artículo 1

- Enmienda núm. 82, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 331, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 157, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 533, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 643

- Enmienda núm. 303, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano, apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 284, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 158, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 159, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2, letra b).
- Enmienda núm. 8, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 2, letra c).
- Enmienda núm. 160, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2, letra c).
- Enmienda núm. 161, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2, letra e).
- Enmienda núm. 623, del G.P. Republicano, apartado 2, letra e).
- Enmienda núm. 43, del G.P. EH Bildu, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 44, del G.P. EH Bildu, apartado 2, letra nueva.

Artículo 2

- Enmienda núm. 86, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 87, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 254, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 417, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 534, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 240, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 1.
- Enmienda núm. 628, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 162, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 624, del G.P. Republicano, apartado 1, letra d).
- Enmienda núm. 418, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 1, letra m).
- Enmienda núm. 285, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1, letra o) y letra nueva.
- Enmienda núm. 332, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1, letras ñ), o) y letra nueva.
- Enmienda núm. 45, del G.P. EH Bildu, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 46, del G.P. EH Bildu, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 210, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 211, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 324, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 333, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 625, del G.P. Republicano, apartado 1, letras nuevas.
- Enmienda núm. 627, del G.P. Republicano, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 629, del G.P. Republicano, apartado 1, letra nueva.
- Enmienda núm. 9, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 2, letra e) y letra nueva.
- Enmienda núm. 626, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 3

- Enmienda núm. 88, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 535, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 419, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 47, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.

Artículo 4

- Enmienda núm. 76, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 255, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 304, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 536, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 630, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 48, del G.P. EH Bildu, apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 644

- Enmienda núm. 420, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 163, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 334, del G.P. Junts per Catalunya, apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 49, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.

Artículo 5

- Enmienda núm. 248, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 256, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 537, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 50, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 164, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 199, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 213, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 165, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 3.
- Enmienda núm. 167, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 166, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 200, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 10, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 4, letras nuevas.
- Enmienda núm. 631, del G.P. Republicano, apartado 4, letra c) y letra nueva.
- Enmienda núm. 168, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 5.
- Enmienda núm. 421, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 5.
- Enmienda núm. 169, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 7.
- Enmienda núm. 201, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 11.
- Enmienda núm. 335, del G.P. Junts per Catalunya, apartados 4, 5, 11 y apartado nuevo.
- Enmienda núm. 51, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 212, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 336, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.

Título I

Artículo 6

- Enmienda núm. 257, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 337, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 170, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 202, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 422, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 1.
- Enmienda núm. 632, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 423, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 2.
- Enmienda núm. 633, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 634, del G.P. Republicano, apartado 4.

Artículo 7

- Enmienda núm. 249, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 338, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 52, del G.P. EH Bildu, letra d).
- Enmienda núm. 424, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), letras b), d) y e).
- Enmienda núm. 635, del G.P. Republicano, letras c), g) y h).
- Enmienda núm. 538, del G.P. Popular en el Congreso, letras nuevas.

Artículo 8

- Enmienda núm. 339, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 539, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 425, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 2 y 3.
- Enmienda núm. 636, del G.P. Republicano, apartados 2, 3, 4 y 6.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 645

Artículo 9

- Enmienda núm. 203, del Sr. Rego Candamil (GMx), supresión.
- Enmienda núm. 258, del G.P. VOX, supresión.

Artículo 10

- Enmienda núm. 204, del Sr. Rego Candamil (GMx), supresión.
- Enmienda núm. 259, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 340, del G.P. Junts per Catalunya, supresión.
- Enmienda núm. 93, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 341, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 11, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 171, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 540, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 4.
- Enmienda núm. 638, del G.P. Republicano, apartado 4.
- Enmienda núm. 426, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 5 y 6 (supresión).
- Enmienda núm. 637, del G.P. Republicano, apartados 4, 6 y apartado nuevo.

Artículo 11

- Enmienda núm. 205, del Sr. Rego Candamil (GMx), supresión.
- Enmienda núm. 260, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 427, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 342, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1.
- Enmienda núm. 639, del G.P. Republicano, apartado 1, letra c).

Artículo 12

- Enmienda núm. 343, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 172, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 173, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 541, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 4.

Artículo 13

- Enmienda núm. 174, del Sr. Rego Candamil (GMx), letra b).
- Enmienda núm. 542, del G.P. Popular en el Congreso, letra a) y letra nueva.
- Enmienda núm. 640, del G.P. Republicano, letras b), c), d) y e).

Artículo 14

- Enmienda núm. 4, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 94, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 270, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 641, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 344, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 2.
- Enmienda núm. 428, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 5.
- Enmienda núm. 345, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 3 y apartado nuevo.
- Enmienda núm. 346, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 543, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 3 y 6, y apartado nuevo.

Artículo 15

- Enmienda núm. 347, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1.
- Enmienda núm. 544, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1 y apartado nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 646

Título II

Capítulo I

Artículo 16

- Enmienda núm. 271, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 348, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 642, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 175, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 3.
- Enmienda núm. 176, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 3.
- Enmienda núm. 429, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 3.
- Enmienda núm. 206, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 349, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 5.
- Enmienda núm. 351, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 5.
- Enmienda núm. 643, del G.P. Republicano, apartado 5, letra c).
- Enmienda núm. 545, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 3, 4, 5 y 6.
- Enmienda núm. 53, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 350, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.

Artículo 17

- Enmienda núm. 546, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 177, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 644, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 645, del G.P. Republicano, apartado 2.

Artículo 18

- Enmienda núm. 178, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 646, del G.P. Republicano, apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 5, de la Sra. Valido García (GMx), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 430, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.

Artículo 19

- Enmienda núm. 78, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 272, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 431, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 647, del G.P. Republicano, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 352, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 2, letras f) y g).
- Enmienda núm. 12, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 648, del G.P. Republicano, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 649, del G.P. Republicano, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 547, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 2 y 4.

Artículo 20

- Enmienda núm. 79, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 273, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 286, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 548, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2.
- Enmienda núm. 13, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 2, letra a) y letra nueva.
- Enmienda núm. 353, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 2, letra a) y letra nueva.
- Enmienda núm. 650, del G.P. Republicano, apartado 2, letra c) y letra nueva.
- Enmienda núm. 651, del G.P. Republicano, apartado 2, letra nueva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 647

- Enmienda núm. 54, del G.P. EH Bildu, apartado 2, letra nueva, y apartado 3.
- Enmienda núm. 432, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.

Artículo 21

- Enmienda núm. 354, del G.P. Junts per Catalunya, supresión.
- Enmienda núm. 80, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 81, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 433, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 549, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 652, del G.P. Republicano, apartado 2 (supresión).

Artículo 22

- Enmienda núm. 83, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 287, del G.P. Plurinacional sUMaR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 288, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 434, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 3 y 4,
- Enmienda núm. 435, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 6.
- Enmienda núm. 550, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 5.
- Enmienda núm. 355, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.

Capítulo II

Sección 1

Artículo 23

- Enmienda núm. 84, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 551, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 274, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 179, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 305, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 180, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 5.
- Enmienda núm. 653, del G.P. Republicano, apartado 5.
- Enmienda núm. 654, del G.P. Republicano, apartado 6.

Artículo 24

- Enmienda núm. 655, del G.P. Republicano, supresión.
- Enmienda núm. 356, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 552, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 207, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.

Artículo 25

- Enmienda núm. 656, del G.P. Republicano, supresión.
- Enmienda núm. 85, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 181, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 436, del G.P. Vasco (EAJ-pNV).
- Enmienda núm. 306, del G.P. Plurinacional SuMaR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 553, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1 y apartados nuevos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 648

Artículo 26

- Enmienda núm. 89, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 182, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 357, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 437, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 657, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 554, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 307, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 27

- Enmienda núm. 261, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 90, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 183, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 442, del G.P. Vasco (EAJ-pNv).
- Enmienda núm. 659, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 250, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 1.
- Enmienda núm. 359, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1.
- Enmienda núm. 438, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 439, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 14, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 3.
- Enmienda núm. 440, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 3.
- Enmienda núm. 555, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1 y 3.
- Enmienda núm. 251, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 4.
- Enmienda núm. 441, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 525, del G.P. Republicano y del G.P. Plurinacional SUMAR, apartados 1 y 4.
- Enmienda núm. 658, del G.P. Republicano, apartados 3, 4 y 5.
- Enmienda núm. 15, de la Sra. Valido García (GMx), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 245, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 297, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 358, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 660, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 28

- Enmienda núm. 91, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 661, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 16, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 246, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 4.

Sección 2

Artículo 29

- Enmienda núm. 662, del G.P. Republicano, supresión.
- Enmienda núm. 92, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 275, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 360, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 361, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 556, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 184, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 443, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 1.
- Enmienda núm. 17, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 1, letra d).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 649

- Enmienda núm. 18, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 2.
- Enmienda núm. 444, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 2.

Artículo 30

- Enmienda núm. 445, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), supresión.
- Enmienda núm. 663, del G.P. Republicano, supresión.
- Enmienda núm. 97, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 55, del G.P. EH Bildu, apartado 4.
- Enmienda núm. 315, del G.P. Plurinacional SUMAR y del G.P. EH Bildu, apartado 4.
- Enmienda núm. 362, del G.P. Junts per Catalunya, apartados 3 y 4.
- Enmienda núm. 557, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 3 y 4.

Artículo 31

- Enmienda núm. 364, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 446, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 19, de la Sra. Valido García (GMx), letra e).
- Enmienda núm. 363, del G.P. Junts per Catalunya, letras a), c) y e).
- Enmienda núm. 558, del G.P. Popular en el Congreso, letra e).

Artículo 32

- Enmienda núm. 365, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 447, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2 y apartado 3 (supresión).

Sección 3

Artículo 33

- Enmienda núm. 366, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 367, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 559, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 664, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 230, del Sr. Rego Candamil (GMx), letra nueva.
- Enmienda núm. 232, del G.P. Plurinacional SUMAR, letra nueva.
- Enmienda núm. 665, del G.P. Republicano, letra nueva.

Artículo 34

- Enmienda núm. 448, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), supresión.
- Enmienda núm. 666, del G.P. Republicano, supresión.
- Enmienda núm. 101, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 104, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 368, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 449, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 20, de la Sra. Valido García (GMx), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 252, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 450, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.
- Enmienda núm. 560, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1, 2 y 4.

Artículo 35

- Enmienda núm. 106, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 369, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 56, del G.P. EH Bildu, a la rúbrica.
- Enmienda núm. 57, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 650

Artículo 36

- Enmienda núm. 107, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 323, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 451, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 58, del G.P. EH Bildu, a la rúbrica.
- Enmienda núm. 316, del G.P. Plurinacional SUMAR y del G.P. EH Bildu, apartados 1, 2 y 5.
- Enmienda núm. 561, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 2 y 5.
- Enmienda núm. 667, del G.P. Republicano, apartados 1, 2 y 5.
- Enmienda núm. 325, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 668, del G.P. Republicano, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 669, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Sección 4

Artículo 37

- Enmienda núm. 109, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 562, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 452, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 670, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 672, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 371, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 4.
- Enmienda núm. 671, del G.P. Republicano, apartado 4.
- Enmienda núm. 370, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.

Artículo 38

- Enmienda núm. 110, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 59, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 563, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2.

Artículo 39

- Enmienda núm. 111, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 564, del G.P. Popular en el Congreso.

Título III

- Enmienda núm. 112, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx), a la rúbrica.

Capítulo I

- Enmienda núm. 113, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx), a la rúbrica.
- Enmienda núm. 372, del G.P. Junts per Catalunya, a la rúbrica.
- Enmienda núm. 673, del G.P. Republicano, a la rúbrica.

Artículo 40

- Enmienda núm. 95, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 308, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 565, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 674, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 214, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.

Artículo 41

- Enmienda núm. 675, del G.P. Republicano, supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 651

- Enmienda núm. 185, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 453, del G.P. Vasco (EAJ-pNv).
- Enmienda núm. 566, del G.P. Popular en el Congreso.

Artículo 42

- Enmienda núm. 208, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 454, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 1.
- Enmienda núm. 567, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 676, del G.P. Republicano, a la rúbrica y apartado 1.

Artículo 43

- Enmienda núm. 677, del G.P. Republicano, supresión.
- Enmienda núm. 96, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 373, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 503, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 568, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 455, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.

Capítulo II

Artículo 44

- Enmienda núm. 374, del G.P. Junts per Catalunya, supresión.
- Enmienda núm. 569, del G.P. Popular en el Congreso, supresión.

Artículo 45

- Enmienda núm. 375, del G.P. Junts per Catalunya, supresión.
- Enmienda núm. 570, del G.P. Popular en el Congreso, supresión.
- Enmienda núm. 102, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 186, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 318, del G.P. Plurinacional SUMAR y del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 376, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 456, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 226, del Sr. Rego Candamil (GMx), letra a).

Artículo 46

- Enmienda núm. 103, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 225, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 571, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 21, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 1, letra c).
- Enmienda núm. 679, del G.P. Republicano, apartado 1, letra f).
- Enmienda núm. 678, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 47

- Enmienda núm. 187, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 377, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 572, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 457, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.

Artículo 48

- Enmienda núm. 105, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 573, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 1 y 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 652

- Enmienda núm. 680, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 224, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 5.

Artículo 49

- Enmienda núm. 60, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 241, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 276, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 188, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 3.
- Enmienda núm. 215, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 3.
- Enmienda núm. 223, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 3.
- Enmienda núm. 222, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 5.
- Enmienda núm. 681, del G.P. Republicano, apartado 5.
- Enmienda núm. 524, del G.P. eH Bildu, del G.P. Plurinacional SUMAR y del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 7.
- Enmienda núm. 243, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado nuevo.

Artículo 50

- Enmienda núm. 189, del Sr. Rego Candamil (GMx), supresión.
- Enmienda núm. 298, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx), supresión.
- Enmienda núm. 378, del G.P. Junts per Catalunya, supresión.
- Enmienda núm. 458, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), supresión.
- Enmienda núm. 574, del G.P. Popular en el Congreso.

Capítulo III

Artículo 51

- Enmienda núm. 379, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 682, del G.P. Republicano.

Artículo 52

- Enmienda núm. 117, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 61, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 209, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 575, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 683, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 684, del G.P. Republicano, apartado 1.
- Enmienda núm. 62, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 685, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 460, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado 3.
- Enmienda núm. 686, del G.P. Republicano, apartado 5.
- Enmienda núm. 63, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 459, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.

Artículo 53

- Enmienda núm. 118, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 289, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 64, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 461, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.
- Enmienda núm. 380, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 7.
- Enmienda núm. 687, del G.P. Republicano, apartado 8, letra nueva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 653

- Enmienda núm. 576, del G.P. Popular en el Congreso, apartados 4 y 9.
- Enmienda núm. 381, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.

Artículo 54

- Enmienda núm. 119, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 462, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 504, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 2.
- Enmienda núm. 190, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 577, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 3 y apartado nuevo.

Artículo 55

- Enmienda núm. 65, del G.P. EH Bildu, supresión.
- Enmienda núm. 120, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx), supresión.
- Enmienda núm. 216, del Sr. Rego Candamil (GMx), supresión.
- Enmienda núm. 688, del G.P. Republicano, supresión.
- Enmienda núm. 191, del Sr. Rego Candamil (GMx), letra nueva.

Título IV

- Enmienda núm. 114, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx), a la rúbrica.

Artículo 56

- Enmienda núm. 38, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 115, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 192, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 277, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 578, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 310, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 689, del G.P. Republicano, apartado 2.
- Enmienda núm. 290, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 4.
- Enmienda núm. 463, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.
- Enmienda núm. 382, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1 y apartado nuevo.
- Enmienda núm. 384, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1 y apartado nuevo.
- Enmienda núm. 383, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 690, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 57

- Enmienda núm. 116, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).

Artículo 58

- Enmienda núm. 132, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 244, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 299, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 579, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 385, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 386, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 505, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 1, letra c).
- Enmienda núm. 320, del G.P. Plurinacional SUMAR, del Sr. Rego Candamil (GMx) y del G.P. Republicano, apartado 1, letra nueva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 654

Artículo 59

- Enmienda núm. 300, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 580, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 388, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 1.
- Enmienda núm. 708, del G.P. Republicano, apartado 1, letra a), punto 2°.
- Enmienda núm. 389, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 3.
- Enmienda núm. 387, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 5.

Artículo 60

- Enmienda núm. 301, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 391, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 581, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 22, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 390, del G.P. Junts per Catalunya, apartado 3.
- Enmienda núm. 23, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 3, letra c), punto 4°.
- Enmienda núm. 506, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 3, letra c), punto 4°.
- Enmienda núm. 24, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 3, letra d).

Artículo 61

- Enmienda núm. 133, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 291, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 582, del G.P. Popular en el Congreso.

Artículo 62

- Enmienda núm. 134, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 392, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 583, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.

Título V

Capítulo I

- Enmienda núm. 691, del G.P. Republicano, a la rúbrica.

Sección 1

Artículo 63

- Enmienda núm. 585, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 25, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 2.

Artículo 64

- Enmienda núm. 693, del G.P. Republicano, apartado 5.
- Enmienda núm. 692, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Artículo 65

- Enmienda núm. 694, del G.P. Republicano, a la rúbrica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 655

Artículo 66

- Enmienda núm. 464, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2, letra d).
- Enmienda núm. 586, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2 y apartado nuevo.

Artículo 67

- Sin enmiendas.

Artículo 68

- Sin enmiendas.

Artículo 69

- Enmienda núm. 587, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 4.

Artículo 70

- Sin enmiendas.

Sección 2

Artículo 71

- Sin enmiendas.

Artículo 72

- Sin enmiendas.

Artículo 73

- Enmienda núm. 588, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.

Artículo 74

- Sin enmiendas.

Artículo 75

- Sin enmiendas.

Artículo 76

- Sin enmiendas.

Sección 3

Artículo 77

- Enmienda núm. 26, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 3, letras nuevas.
- Enmienda núm. 589, del G.P. Popular en el Congreso, apartado nuevo.

Artículo 78

- Sin enmiendas.

Artículo 79

- Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 656

Artículo 80

— Sin enmiendas.

Sección 4

Artículo 81

— Enmienda núm. 695, del G.P. Republicano, apartado 1.

Capítulo II

Artículo 82

— Enmienda núm. 27, de la Sra. Valido García (GMx), letras nuevas.

Artículo 83

— Enmienda núm. 465, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados 2 y 3.

Artículo 84

— Sin enmiendas.

Artículo 85

— Sin enmiendas.

Capítulo III

Artículo 86

— Enmienda núm. 217, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.

— Enmienda núm. 490, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 87

— Enmienda núm. 507, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 2.

— Enmienda núm. 590, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2.

— Enmienda núm. 466, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.

Artículo 88

— Enmienda núm. 591, del G.P. Popular en el Congreso.

Artículo 89

— Enmienda núm. 508, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.

Artículo 90

— Enmienda núm. 393, del G.P. Junts per Catalunya.

— Enmienda núm. 6, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 2.

— Enmienda núm. 467, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.

Artículo 91

— Enmienda núm. 468, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.

— Enmienda núm. 491, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 92

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 657

Artículo 93

- Enmienda núm. 278, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 592, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 218, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.

Capítulo IV

Artículo 94

- Enmienda núm. 135, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 292, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 469, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), a la rúbrica.
- Enmienda núm. 470, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3, letra e).
- Enmienda núm. 593, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 3, letra nueva.
- Enmienda núm. 696, del G.P. Republicano, apartado 1 y apartado 3, letra e).

Título VI

Artículo 95

- Enmienda núm. 697, del G.P. Republicano, supresión.
- Enmienda núm. 28, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 66, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 137, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 509, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 594, del G.P. Popular en el Congreso.

Artículo 96

- Enmienda núm. 394, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 29, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 193, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 471, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2, letras nuevas.
- Enmienda núm. 698, del G.P. Republicano, apartado 3.
- Enmienda núm. 322, del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado 4.
- Enmienda núm. 699, del G.P. Republicano, apartado 4.
- Enmienda núm. 472, del G.P. Vasco (EAJ-pNv), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 595, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 2 y apartados nuevos.

Artículo 97

- Enmienda núm. 194, del Sr. Rego Candamil (GMx), supresión.
- Enmienda núm. 262, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 700, del G.P. Republicano, supresión.

Artículo 98

- Enmienda núm. 279, del G.P. VOX.

Título VII

Artículo 99

- Enmienda núm. 596, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 701, del G.P. Republicano, apartado 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 658

Artículo 100

— Sin enmiendas.

Artículo 101

— Enmienda núm. 280, del G.P. VOX.

Título VIII

— Enmienda núm. 702, del G.P. Republicano, a la rúbrica.

Artículo 102

— Sin enmiendas.

Artículo 103

— Sin enmiendas.

Artículo 104

— Sin enmiendas.

Artículo 105

— Sin enmiendas.

Artículo 106

— Enmienda núm. 139, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
— Enmienda núm. 319, del G.P. Plurinacional SUMAR y del G.P. EH Bildu.

Artículo 107

— Sin enmiendas.

Artículo 108

— Sin enmiendas.

Artículo 109

— Sin enmiendas.

Artículos nuevos

— Enmienda núm. 108, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
— Enmienda núm. 131, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
— Enmienda núm. 309, del G.P. Plurinacional SUMAR del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 311, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 317, del G.P. Plurinacional SUMAR y del G.P. EH Bildu.
— Enmienda núm. 396, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 473, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
— Enmienda núm. 474, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
— Enmienda núm. 584, del G.P. Popular en el Congreso.
— Enmienda núm. 597, del G.P. Popular en el Congreso.
— Enmienda núm. 716, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 717, del G.P. Republicano.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 659

- Enmienda núm. 718, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 719, del G.P. Republicano.

Capítulos nuevos

- Enmienda núm. 715, del G.P. Republicano.

Disposición adicional primera

- Enmienda núm. 263, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 219, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 2.

Disposición adicional segunda

- Enmienda núm. 264, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 475, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Disposición adicional tercera

- Enmienda núm. 231, del G.P. Plurinacional SUMAR, supresión.
- Enmienda núm. 265, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 598, del G.P. Popular en el Congreso, supresión.

Disposición adicional cuarta

- Sin enmiendas.

Disposición adicional quinta

- Enmienda núm. 121, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 312, del G.P. Plurinacional SUMAR del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano.

Disposición adicional sexta

- Enmienda núm. 122, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 67, del G.P. EH Bildu, apartado 2.

Disposición adicional séptima

- Enmienda núm. 266, del G.P. VOX, supresión.

Disposición adicional octava

- Enmienda núm. 123, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 397, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 398, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 599, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 703, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 68, del G.P. EH Bildu, a la rúbrica.
- Enmienda núm. 69, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 70, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 704, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Disposición adicional novena

- Enmienda núm. 510, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, supresión.
- Enmienda núm. 233, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 195, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartado 1.
- Enmienda núm. 600, del G.P. Popular en el Congreso, apartado 1.
- Enmienda núm. 476, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.

Disposición adicional décima

- Enmienda núm. 399, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 705, del G.P. Republicano.

Disposición adicional undécima

- Enmienda núm. 124, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 196, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 293, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 477, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 511, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 601, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 706, del G.P. Republicano.

Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 1, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 31, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 32, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 33, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 35, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 39, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 41, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 71, del G.P. EH Bildu.
- Enmienda núm. 98, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 99, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 100, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 125, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 126, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 127, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 128, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 129, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 130, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 220, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 221, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 227, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 228, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 229, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 234, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 237, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 238, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 239, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 247, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 294, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 296, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 313, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 400, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 401, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 402, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 478, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 498, del G.P. Socialista.

- Enmienda núm. 499, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 520, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 602, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 603, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 604, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 605, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 606, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 607, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 608, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 609, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 610, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 720, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 721, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 722, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 723, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 724, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 725, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 726, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 727, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 728, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 729, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 730, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 732, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 736, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 737, del G.P. Republicano.

Disposición transitoria primera

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria segunda

- Enmienda núm. 242, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 281, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 611, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 707, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 197, del Sr. Rego Candamil (GMx), apartados 1 y 2.
- Enmienda núm. 36, de la Sra. Valido García (GMx), apartado 4, letra b).

Disposición transitoria tercera

- Enmienda núm. 612, del G.P. Popular en el Congreso, supresión.
- Enmienda núm. 136, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 198, del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 72, del G.P. EH Bildu, apartado 1.
- Enmienda núm. 73, del G.P. EH Bildu, apartado 2.
- Enmienda núm. 74, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.

Disposición transitoria cuarta

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria quinta

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria sexta

- Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 662

Disposición transitoria séptima

- Enmienda núm. 267, del G.P. VOX, supresión.

Disposición transitoria octava

- Enmienda núm. 512, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.

Disposiciones transitorias nuevas

- Enmienda núm. 37, de la Sra. Valido García (GMx).
- Enmienda núm. 500, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 613, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 731, del G.P. Republicano.

Disposición derogatoria única

- Sin enmiendas.

Disposición final primera. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

- Enmienda núm. 282, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 492, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 614, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 403, del G.P. Junts per Catalunya, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 709, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

- Enmienda núm. 268, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 404, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 615, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 493, del G.P. Socialista, apartados uno y dos.
- Enmienda núm. 710, del G.P. Republicano, apartados uno y dos.
- Enmienda núm. 711, del G.P. Republicano, apartado dos.

Disposición final tercera. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

- Enmienda núm. 269, del G.P. VOX, supresión.
- Enmienda núm. 479, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Enmienda núm. 283, del G.P. VOX.
- Enmienda núm. 616, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 405, del G.P. Junts per Catalunya, apartado uno.
- Enmienda núm. 712, del G.P. Republicano, apartado uno.
- Enmienda núm. 30, de la Sra. Valido García (GMx), apartado cuatro.
- Enmienda núm. 480, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartados uno, tres y nueve.

Disposición final quinta. Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

- Enmienda núm. 75, del G.P. EH Bildu, apartado nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 663

Disposición final sexta. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

- Enmienda núm. 496, del G.P. Socialista, apartados uno y dos.
- Enmienda núm. 481, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado cuatro.
- Enmienda núm. 482, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado cuatro.
- Enmienda núm. 514, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado cuatro.
- Enmienda núm. 617, del G.P. Popular en el Congreso, apartados tres y cuatro.
- Enmienda núm. 40, de la Sra. Valido García (GMx), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 42, de la Sra. Valido García (GMx), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 494, del G.P. Socialista, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 495, del G.P. Socialista, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 497, del G.P. Socialista, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 513, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 515, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 740, del G.P. Republicano, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 748, del G.P. Republicano, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 750, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Disposición final séptima. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

- Enmienda núm. 516, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, supresión.
- Enmienda núm. 138, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).

Disposición final octava. Título competencial.

- Enmienda núm. 406, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 483, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 714, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 713, del G.P. Republicano, apartado nuevo.

Disposición final novena. Desarrollo reglamentario.

- Sin enmiendas.

Disposición final décima. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.

- Enmienda núm. 517, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.

Disposición final undécima. Entrada en vigor.

- Sin enmiendas.

Disposiciones finales nuevas

- Enmienda núm. 2, de la Sra. Valido García (GMx), Modificación de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.
- Enmienda núm. 34, de la Sra. Valido García (GMx), Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio para ampliar el concepto de retribución flexible relacionada con la movilidad.
- Enmienda núm. 235, del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 236, del G.P. Plurinacional SUMAR.

- Enmienda núm. 295, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx), Modificación del apartado E del Anexo II del Real Decreto 1822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Enmienda núm. 302, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu, del G.P. Republicano y del Sr. Rego Candamil (GMx).
- Enmienda núm. 314, del G.P. Plurinacional SUMAR, del G.P. EH Bildu y del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 321, del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Enmienda núm. 407, del G.P. Junts per Catalunya.
- Enmienda núm. 408, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.
- Enmienda núm. 409, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación de la ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.
- Enmienda núm. 410, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Enmienda núm. 411, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.
- Enmienda núm. 412, del G.P. Junts per Catalunya y del G.P. Republicano, Modificación de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 mayo, de Educación.
- Enmienda núm. 484, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Enmienda núm. 485, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Enmienda núm. 486, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 487, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Enmienda núm. 501, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 502, del G.P. Socialista, Modificación de la Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional.
- Enmienda núm. 521, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación del Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras.
- Enmienda núm. 522, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 523, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 618, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 619, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 620, del G.P. Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 733, del G.P. Republicano, Modificación de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.
- Enmienda núm. 734, del G.P. Republicano, Modificación de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.
- Enmienda núm. 735, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Enmienda núm. 738, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-4

22 de noviembre de 2024

Pág. 665

- Enmienda núm. 739, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.
- Enmienda núm. 741, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.
- Enmienda núm. 742, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.
- Enmienda núm. 743, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables.
- Enmienda núm. 744, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por el Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero.
- Enmienda núm. 745, del G.P. Republicano, Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Enmienda núm. 746, del G.P. Republicano, Modificación de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.
- Enmienda núm. 747, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.
- Enmienda núm. 749, del G.P. Republicano, Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Anexo I

- Enmienda núm. 488, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 518, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.
- Enmienda núm. 621, del G.P. Popular en el Congreso.

Anexo II

- Enmienda núm. 519, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.

La presente publicación recoge la reproducción literal de las enmiendas presentadas en el Registro electrónico de la Dirección de Comisiones de la Secretaría General del Congreso de los Diputados.