



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENAZO

XV LEGISLATURA

Núm. 328

30 de octubre de 2025

Pág. 2

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

**Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.
(621/000019)**

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 9
Núm. exp. 121/000009)

PROPUESTAS DE VETO

El senador Fernando Carbonell Tatay (GPMX), la senadora Paloma Gómez Enríquez (GPMX) y el senador Ángel Pelayo Gordillo Moreno (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan una propuesta de veto al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Senado, 27 de octubre de 2025.—**Fernando Carbonell Tatay, Paloma Gómez Enríquez y Ángel Pelayo Gordillo Moreno.**

PROPUESTA DE VETO NÚM. 1

**De don Fernando Carbonell Tatay (GPMX), de doña Paloma Gómez Enríquez (GPMX)
y de don Ángel Pelayo Gordillo Moreno (GPMX)**

El senador Fernando Carbonell Tatay (GPMX), la senadora Paloma Gómez Enríquez (GPMX) y el senador Ángel Pelayo Gordillo Moreno (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente **propuesta de veto**.

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (en adelante el «Proyecto») llega al Senado tras haber sido tramitado y aprobado en el Congreso de los Diputados, donde no solo no se corrigieron los defectos esenciales del texto inicial, sino que los problemas que presentaba se profundizaron. Las enmiendas introducidas durante su paso por la Cámara Baja han generado una norma aún más lesiva para los intereses nacionales, al reforzar su sesgo ideológico, aumentar la burocracia y consolidar una visión restrictiva y punitiva de la movilidad.

Este Proyecto responde, no a una necesidad real de los españoles, sino al cumplimiento de compromisos adquiridos por el Gobierno con la Comisión Europea en el marco de los fondos europeos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 328

30 de octubre de 2025

Pág. 3

Next Generation EU, así como a los objetivos del Pacto Verde Europeo y de la Agenda 2030. Estos compromisos, lejos de ser útiles a los españoles, subordinan las políticas nacionales a una estrategia supranacional de descarbonización impuesta desde Bruselas, limitando así la soberanía energética, la libertad de los ciudadanos y la capacidad de decisión de España.

Lejos de aportar soluciones prácticas a los problemas de movilidad en España, el texto se limita a proclamar principios genéricos, indeterminados y de marcado carácter ideológico. La creación del pretendido «derecho a la movilidad sostenible» carece de contenido jurídico concreto y se define con criterios subjetivos —como la «igualdad de género» o la «pobreza de transporte»— que nada tienen que ver con la eficiencia del transporte o la libertad de movimiento. Asimismo, se incluyen como principios rectores de las administraciones públicas las «perspectivas de género», siendo los sistemas de transportes y movilidad quienes deberán «velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de las personas por cualquier circunstancia social», sin base técnica ni jurídica que lo justifique.

En la misma línea, el Proyecto se alinea con los objetivos climáticos radicales sin tener en cuenta el impacto negativo que ello genera sobre los españoles y como afecta a su movilidad. Así, se incluye como principio rector «priorizar la descarbonización a través de la electrificación y el uso de combustibles renovables», «tomando como base para alcanzar los objetivos climáticos los principios fijados en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)». Asimismo, se ratifica y refuerza la obligación de establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que restringen la circulación en miles de municipios y castigan a quienes no pueden adquirir un vehículo nuevo o eléctrico, creando una discriminación social evidente bajo el pretexto medioambiental. En línea con ello, se establece una revisión en el plazo de 12 meses de las etiquetas medioambientales de la Dirección General de Tráfico para «solventar las deficiencias detectadas en materia de contaminantes e incluir las emisiones de CO₂ como criterio adicional», en un nuevo atentado contra la seguridad jurídica de quienes han invertido miles de euros en los últimos años en la compra de su vehículo particular siguiendo las directrices de los sucesivos gobiernos.

De igual forma, se introducen instrumentos arbitrarios de control político, como los denominados «estudios de rentabilidad socioambiental» —artículos 50 y siguientes del Proyecto—, que podrán utilizarse como filtro para impedir la ejecución de proyectos de movilidad o para justificar la imposición de nuevas tasas, peajes o restricciones a la circulación. Como resultado, el texto legal genera nuevamente inseguridad jurídica, aumenta la burocracia y dificulta la inversión privada, afectando a sectores estratégicos como el transporte, la automoción, la logística o el turismo. Bajo esta nueva perspectiva, el Ejecutivo puede utilizar este hecho para vetar autopistas, carreteras, mejoras rurales... todo ello según criterios «ideológicos», sin consideración real del interés social o económico.

El texto consolida la llamada «jerarquía en la movilidad», situando en primer lugar al peatón, seguido de la bicicleta y el transporte público, y relegando al vehículo privado a un papel residual. Esta política penaliza directamente a millones de españoles que no disponen de alternativas reales de transporte, especialmente en zonas rurales, periurbanas o de difícil acceso. El Proyecto incluye a su vez una «Estrategia Estatal de impulso del uso de la bicicleta» que pretende inducir a un uso de manera artificial, con un impulso económico por parte de las administraciones que redunda en un uso indebido de los fondos públicos para prácticas de ocio, deporte y tiempo libre en muchos casos. La bicicleta, pese al objetivo del Gobierno, no debe convertirse en un transporte público financiado por todos los españoles con cargo a sus impuestos.

El Proyecto impone a las empresas de más de 200 trabajadores —o de más de 100 por turno— la obligación de elaborar planes de movilidad sostenible, lo que supone un incremento directo de costes y cargas administrativas, lo que generará menor creación de puestos de trabajo. Además, estas obligaciones afectan negativamente al IRPF de los empleados, al implicar una subida encubierta por computarse ciertos beneficios como retribuciones en especie, sin que se produzca un aumento real de sus emolumentos. Este tipo de medidas sin respaldo técnico agravan la pérdida de competitividad empresarial y desincentivan la creación de empleo, especialmente en sectores con márgenes reducidos o implantación en zonas rurales.

En el ámbito aéreo, el Proyecto impone que desde 2030 los aeropuertos relevantes dispongan de suministro eléctrico para aeronaves estacionadas, ampliable discrecionalmente por los ministerios competentes. En la misma línea, la disposición adicional cuarta establece que el Gobierno disponga de un Plan estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, con objetivos a corto, medio y largo plazo. Estas medidas, lejos de responder a una planificación racional, implicará una inversión

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 328

30 de octubre de 2025

Pág. 4

multimillonaria con escaso retorno, poniendo en riesgo la competitividad de nuestros aeropuertos frente a otros europeos y encareciendo significativamente el coste de los vuelos. A ello se añade la disposición adicional decimoséptima, que impulsa la reducción de vuelos domésticos cuando exista una alternativa ferroviaria de menos de dos horas y media, afectando gravemente a conexiones vitales como el puente aéreo Madrid-Barcelona o los enlaces regionales que sirven de conexión a vuelos internacionales.

En el transporte marítimo, se obliga a las autoridades portuarias a promover la descarbonización mediante energías alternativas, sin tener en cuenta el impacto económico y técnico que supone la electrificación de muelles o la renovación forzosa de maquinaria portuaria, que en muchos casos resulta inviable. Esta imposición no responde a la realidad del tráfico marítimo español, sino a las imposiciones ideológicas de descarbonización dictadas por Bruselas. Penaliza la actividad portuaria, como ya lo hizo el sistema europeo de emisiones, provocando que las navieras y operadores logísticos desvíen rutas y operaciones a puertos extracomunitarios —como el de Tánger Med— que no están sujetos a esta regulación. El sector marítimo español, estratégico para la economía y la conectividad nacional, se ve amenazado por una descarbonización forzada e ideologizada, al dictado climático de la Comisión Europea.

En otro orden, lejos de simplificar la estructura administrativa, el Proyecto crea una nueva capa burocrática con organismos y foros duplicados —como el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, el Foro de Movilidad, o el Espacio Nacional de Datos de Movilidad—, lo que implica un aumento injustificado del gasto público sin beneficios reales para los ciudadanos. Estos órganos se añaden a un entramado institucional ya sobredimensionado y contribuirán únicamente a aumentar la dependencia del Estado y la ineficiencia del sistema. Además, la proliferación de órganos consultivos es ofensiva al principio de simplificación administrativa y una forma de cooptar control ideológico, amén de un despilfarro de fondos públicos sostenido con muchísimo esfuerzo por el trabajo de los españoles.

El texto está lleno de «orientaciones», «guías de buenas prácticas», «documentos metodológicos» que no son obligatorios o tienen carácter meramente programático, pero que pueden transformarse en obligaciones encubiertas vía desarrollo reglamentario. Así, el Gobierno puede, en base al propio desarrollo reglamentario, perpetrar un cambio que imponga nuevos criterios ideológicos y por tanto no objetivos. Igualmente, la evaluación ex post de los principales corredores ferroviarios incluirán «una evaluación de rentabilidad socioeconómica y ambiental», más cerca por tanto de los objetivos climáticos que de las necesidades reales de inversión en el sector ferroviario.

Las disposiciones sobre transporte de mercancías y nodos logísticos afectarán a la distribución, a sectores industriales, y al almacenamiento, pudiendo con ello imponer nuevos requisitos a los operadores privados que reviertan en un encarecimiento de los costes de bienes, incluidos los de primera necesidad. En la misma línea, la imposición de inversiones obligatorias en los puertos implicará que estos últimos se trasladen a las tarifas portuarias, afectando en mayor medida a las empresas importadoras y exportadoras y por tanto al consumidor final.

El Proyecto habilita instrumentos para la tarificación por uso de infraestructuras viarias al trasponer la Directiva (UE) 2022/362 sobre gravámenes por utilización de infraestructuras. En base a ello, en el propio preámbulo del texto se da cobertura al principio «quien usa paga» al insistirse en la necesidad de medir la «eficiencia en la gestión del gasto público». Este nuevo sistema de peajes en carretera supondrá en la práctica, una doble imposición injusta sobre los españoles, al gravar de forma adicional el uso de infraestructuras que ya se financian con impuestos generales. La implantación de peajes por uso penalizará a familias, autónomos y pymes, y constituirá un traslado de costes regresivo que afectará especialmente a las zonas rurales. Además, el propio Gobierno —a través de la Dirección General de Tráfico (DGT)— ya planteó hace dos años la implantación de un sistema de peajes por uso de la red viaria como mecanismo de financiación del mantenimiento, presentándolo como una «imposición de Bruselas», donde gobierna la coalición de socialistas y populares. Es más, generará un impacto considerable en la siniestralidad, al forzar a muchos usuarios a tomar vías secundarias donde la seguridad vial no está al mismo nivel de las vías principales.

Por último, cabe destacar que la elaboración de un nuevo mapa concesional de transporte por carretera (de competencia estatal) que supone un grave riesgo para el medio rural. La reconfiguración prevista eliminará rutas y paradas consideradas «no rentables», dejando sin servicio a amplias zonas despobladas y condenando a sus habitantes a un mayor aislamiento. El Gobierno pretende que sean otras administraciones quienes asuman estos flujos, en una clara dejación de funciones y con un coste inasumible para muchos municipios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 328

30 de octubre de 2025

Pág. 5

En definitiva, el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible constituye una norma ideológica y contraria a los intereses de España; no se ajusta ni a las capacidades ni a las necesidades de los españoles y, lejos de mejorar la movilidad o la eficiencia del transporte, limita la libertad de elección de los españoles, aumenta la dependencia del transporte que la propia Administración califique como «verde», criminaliza el vehículo privado y supedita las decisiones personales y empresariales a los objetivos políticos impuestos por la Agenda 2030 y el Pacto Verde Europeo.

Por todo lo expuesto, los senadores de VOX formulan esta propuesta de veto al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

La presente publicación recoge la reproducción literal del texto de las propuestas de veto presentadas en el Registro electrónico de la Dirección de Asistencia Técnico-Parlamentaria de la Secretaría General del Senado.

cve: BOOG_D_15_328_2903