CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Departamento de Documentación

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

[121/000009]

DOCUMENTOS COMPARATIVOS Y TEXTOS DEROGADOS

Documento de trabajo preparado para la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible. Febrero 2024
913906311
documentacion.secretaria@congreso.es

Documentos comparativos: textos vigentes y propuestas de modificación

- **Ley 48/1960,** de 21 de julio, sobre Navegación Aérea
- **Ley 16/1987,** de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
- **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
- **Ley 37/2015,** de 29 de septiembre, de carreteras
- **Ley 38/2015,** de 29 de septiembre, del sector ferroviario
- **Real Decreto Legislativo 2/2015,** de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores
- **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

Textos derogados

- **Disposición adicional 7 de la Ley 34/2007,** de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera
- **Artículos del 97 al 104 y disposición adicional 4 y 19 de la Ley 2/2011,** de 4 de marzo, de economía sostenible
- **Disposición adicional 6 de la Ley 7/2021,** de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética

Secretaría General del Congreso de los Diputados

Dirección de Documentación, Biblioteca y Archivo
Departamento de Documentación
Febrero de 2024
Fuentes: BOE y BOCG

LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA

Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea *[Texto consolidado]*	**Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** *[modificación]*[1]
CAPÍTULO VII **De los aeropuertos y aeródromos**	
Artículo cuarenta y tres. 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 Fomento, para construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general. 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.	**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 tendrán que justificarse en sólidas razones de interés general, 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, el impacto en término de emisiones de gases de efecto

[1] Se resalta en la columna de la izquierda, en color rojo, lo que se suprime y en la de la derecha, en color azul, las modificaciones y adiciones propuestas en el Proyecto de Ley.

	invernadero y otros contaminantes. 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, 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.

Secretaría General del Congreso de los Diputados

Dirección de Documentación, Biblioteca y Archivo
Departamento de Documentación
Febrero de 2024
Fuentes: BOE y BOCG

LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres *[Texto consolidado]*	**Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** *[modificación]*[1]
TÍTULO PRELIMINAR **CAPÍTULO IV** **Órganos de coordinación interadministrativa**	
Artículo 9. 1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, así como la mejora de la competitividad del sector de transporte de viajeros, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Fomento, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central, o	**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

[1] Se resalta en la columna de la izquierda, en color rojo, lo que se suprime y en la de la derecha, en color azul, las modificaciones y adiciones propuestas en el Proyecto de Ley.

de las Comunidades Autónomas afectadas. 2. La Conferencia Nacional de Transportes tendrá su sede en la capital del Estado. Su Presidente será el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y se reunirá, al menos, dos veces al año. 3. La convocatoria de la Conferencia se efectuará por su Presidente, ya se trate de reunión ordinaria, o de las extraordinarias que se celebren para el tratamiento de asuntos que no admitan demora. En este último caso, la convocatoria podrá también formularse a instancia de cualquiera de sus miembros.	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.
Artículo 10. Los entes públicos representados en la Conferencia Nacional de Transportes podrán someter al conocimiento de la misma cuantos asuntos relevantes de su competencia puedan tener incidencia en el funcionamiento y coordinación del sistema de transporte, y especialmente los siguientes: a) Los proyectos de programación o planificación de los sectores del transporte terrestre, de las distintas Administraciones Públicas, previamente a su aprobación por el órgano correspondiente. b) Los anteproyectos de Leyes y proyectos de Reglamentos en materia de transportes, elaborados por las distintas Administraciones Públicas. c) Las previsiones generales sobre las actuaciones del Estado en relación con acuerdos o convenios internacionales en materia de transportes. d) Las incidencias entre Administraciones en materia de transportes cuando afecten al funcionamiento general del sistema, y las actuaciones de coordinación entre las mismas. e) Cuantos asuntos en la materia revistan relevancia y no alcancen la conformidad de la Comisión de Directores Generales a la que se refiere el artículo siguiente:	**Artículo 10.** Los entes públicos representados en la Conferencia Sectorial de Transportes podrán someter al conocimiento de la misma cuantos asuntos relevantes de su competencia puedan tener incidencia en el funcionamiento y coordinación del sistema de transporte, y especialmente los siguientes: a) Los proyectos de programación o planificación de los sectores del transporte terrestre, de las distintas Administraciones Públicas, previamente a su aprobación por el órgano correspondiente. b) Los anteproyectos de Leyes y proyectos de Reglamentos en materia de transportes, elaborados por las distintas Administraciones Públicas. c) Las previsiones generales sobre las actuaciones del Estado en relación con acuerdos o convenios internacionales en materia de transportes. d) Las incidencias entre Administraciones en materia de transportes cuando afecten al funcionamiento general del sistema, y las actuaciones de coordinación entre las mismas. e) Cuantos asuntos en la materia revistan relevancia y no alcancen la conformidad de la Comisión de Directores Generales a la que se refiere el artículo siguiente:

Artículo 11. 1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, y de asegurar la efectividad del cumplimiento de los fines atribuidos a la Conferencia Nacional de Transportes, existirá, con idéntico carácter de órgano deliberante, la «Comisión de Directores Generales de Transporte», integrada por los titulares de las Direcciones Generales competentes en materia de transporte terrestre de la Administración Central y de las Comunidades Autónomas. La Comisión estará presidida por el Director general de Transportes Terrestres de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año. 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 Transportes 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 cuantos asuntos sean de la competencia de la Conferencia Nacional 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.	**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. 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.

TÍTULO I **Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre** **CAPÍTULO VII** **El Consejo Nacional de Transportes Terrestres**	
Artículo 36. 1. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. 2. El Consejo estará integrado por expertos designados por la Administración General del Estado a propuesta de las empresas de transporte por carretera, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera; de las empresas de transporte por ferrocarril, a través de sus asociaciones; de los trabajadores de las empresas transportistas, a través de las centrales sindicales más representativas en dicho sector; de los usuarios del transporte, a través del Consejo de Consumidores y Usuarios, de las organizaciones representativas de las personas con discapacidad y de las asociaciones de empresas usuarias del transporte de mercancía, así como, en su caso, de las empresas de otros modos de transporte y de otros sectores de actividad relacionados con el transporte. Asimismo, la Administración podrá designar directamente a otros consejeros atendiendo exclusivamente a su competencia profesional, así como a representantes de la propia Administración especializados en materia de transporte terrestre. 3. Reglamentariamente se determinará la composición concreta del Consejo, el órgano competente para el nombramiento de sus miembros, así como los criterios y el procedimiento a través de los que los distintos sectores afectados propondrán sus candidatos. 4. Los miembros del Consejo no participan en éste en representación del sector que, en su caso, hubiese propuesto su nombramiento, sino como expertos a título individual. En consecuencia, no podrán ser representados en las deliberaciones del Consejo sino por otros consejeros.	**Artículo 36.** 1. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. 2. El Consejo estará integrado por expertos designados por la Administración General del Estado a propuesta de las empresas de transporte por carretera, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera; de las empresas de transporte por ferrocarril, a través de sus asociaciones; de los trabajadores de las empresas transportistas, a través de las centrales sindicales más representativas en dicho sector; de los usuarios del transporte, a través del Consejo de Consumidores y Usuarios, de las organizaciones representativas de las personas con discapacidad y de las asociaciones de empresas usuarias del transporte de mercancía, así como, en su caso, de las empresas de otros modos de transporte y de otros sectores de actividad relacionados con el transporte. Asimismo, la Administración podrá designar directamente a otros consejeros atendiendo exclusivamente a su competencia profesional, así como a representantes de la propia Administración especializados en materia de transporte terrestre. 3. Reglamentariamente se determinará la composición concreta del Consejo, el órgano competente para el nombramiento de sus miembros, así como los criterios y el procedimiento a través de los que los distintos sectores afectados propondrán sus candidatos. 4. Los miembros del Consejo no participan en éste en representación del sector que, en su caso, hubiese propuesto su nombramiento, sino como expertos a título individual. En consecuencia, no podrán ser representados en las deliberaciones del Consejo sino por otros consejeros.

Sin perjuicio de ello, el Consejo podrá crear grupos de trabajo, de carácter permanente o coyuntural, que lo asistan en la elaboración de los estudios previos a la emisión de sus dictámenes. De estos grupos de trabajo podrán formar parte tanto consejeros como personas que no lo sean, si bien sus conclusiones sólo se tendrán en cuenta por la Administración cuando sean refrendadas por el pleno del Consejo. 5. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte y en todos aquellos otros asuntos en que así se establezca reglamentariamente. El Consejo podrá, además, proponer a la Administración las medidas que estime oportunas para mejorar la coordinación y eficacia del sistema de transportes.32+	Sin perjuicio de ello, el Consejo podrá crear grupos de trabajo, de carácter permanente o coyuntural, que lo asistan en la elaboración de los estudios previos a la emisión de sus dictámenes. De estos grupos de trabajo podrán formar parte tanto consejeros como personas que no lo sean, si bien sus conclusiones sólo se tendrán en cuenta por la Administración cuando sean refrendadas por el pleno del Consejo. 5. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte y en todos aquellos otros asuntos en que así se establezca reglamentariamente. El Consejo podrá, además, proponer a la Administración las medidas que estime oportunas para mejorar la coordinación y eficacia del sistema de transportes.32+ 6. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres quedará integrado en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible
TÍTULO II **Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos** **CAPÍTULO I** **Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo** ***Sección primera. Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional***	
Artículo 42. 1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado. Como regla general, las autorizaciones de transporte público deberán domiciliarse en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal. No obstante, la autorización podrá domiciliarse en un lugar distinto cuando su titular justifique que su actividad principal no es la de transporte y que, como	**Artículo 42.** 1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado. Como regla general, las autorizaciones de transporte público deberán domiciliarse en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal. No obstante, la autorización podrá domiciliarse en un lugar distinto cuando su titular justifique que su actividad principal no es la de transporte y que, como

consecuencia, tiene su domicilio fiscal allí donde realiza dicha actividad principal, si bien cuenta con un establecimiento en el lugar en que pretende domiciliarla, en el que centralizará su actividad de transporte y cumplirá las exigencias señaladas en el apartado c) del artículo 43.1.	consecuencia, tiene su domicilio fiscal allí donde realiza dicha actividad principal, si bien cuenta con un establecimiento en el lugar en que pretende domiciliarla, en el que centralizará su actividad de transporte y cumplirá las exigencias señaladas en el apartado c) del artículo 43.1.
2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:	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.	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 unidos 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 adminículos que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.	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 adminículos que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.
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.	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.
3. La exención de la obligación de estar en posesión de autorización en los casos señalados en el punto anterior no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.	3. La exención de la obligación de estar en posesión de autorización en los casos señalados en el punto anterior no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

TÍTULO III **De los servicios y actividades del transporte por carretera** **CAPÍTULO I** **Clasificación**	
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 adecuado desarrollo de dichas actividades.	**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 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.
Artículo 64. 1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares o discrecionales. Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios	**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. 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.	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.
CAPÍTULO II **Los transportes públicos regulares de viajeros** ***Sección primera. Los transportes publicos regulares permanentes de viajeros de uso general***	
Artículo 70. 1. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deber ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos. 2. Dicho establecimiento o creación, se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlas, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento. En todo caso, la creación de nuevos servicios deberá respetar las previsiones que en su caso se encuentren establecidas en los programas o planes de transporte, y éstos deberán ser objeto de las necesarias actualizaciones cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad a su aprobación.	**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.

Artículo 71. Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, 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 se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión. 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 acerca de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la gestión de los referidos transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación a los contratos de gestión de servicios públicos.	**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. 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.
Artículo 72. 1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de gestión 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.	**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, 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.	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.	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.
3. Antes de iniciar el procedimiento tendente a la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de un servicio preexistente que incluyese tráficos íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma, la Administración General del Estado deberá solicitar el informe de aquélla acerca del mantenimiento de los mencionados tráficos dentro de ese servicio o su posible segregación como servicio independiente de competencia autonómica. 4. El contrato de gestión de cada servicio determinará su plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en ésta que hayan de ser aportados por el contratista. En todo caso, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia, la duración de los contratos no podrá ser superior a diez años. No obstante, cuando resulte necesario, habida cuenta de las condiciones de amortización de los mencionados activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido.	

TÍTULO III **Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera** **CAPÍTULO VI** **Arrendamiento de vehículos**	
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. 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.	**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.

Secretaría General del Congreso de los Diputados

Dirección de Documentación, Biblioteca y Archivo
Departamento de Documentación
Febrero de 2024
Fuentes: BOE y BOCG

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

Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales *[Texto consolidado]*	**Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** *[modificación]*[1]
TÍTULO II **Recursos de las haciendas locales** **CAPÍTULO III** **Tributos** ***Sección 3.ª Tasas*** Subsección 1.ª Hecho imponible	
Artículo 20. Hecho imponible. 1. Las entidades locales, en los términos previstos en esta ley, podrán establecer tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, así como por la prestación de servicios públicos o la realización de actividades administrativas de competencia local que se refieran, afecten o beneficien de modo	**Artículo 20. Hecho imponible.** 1. Las entidades locales, en los términos previstos en esta ley, podrán establecer tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, así como por la prestación de servicios públicos o la realización de actividades administrativas de competencia local que se refieran, afecten o beneficien de modo

[1] Se resalta en la columna de la izquierda, en color rojo, lo que se suprime y en la de la derecha, en color azul, las modificaciones y adiciones propuestas en el Proyecto de Ley.

particular a los sujetos pasivos. En todo caso, tendrán la consideración de tasas las prestaciones patrimoniales que establezcan las entidades locales por: A) La utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local. B) La prestación de un servicio público o la realización de una actividad administrativa en régimen de derecho público de competencia local que se refiera, afecte o beneficie de modo particular al sujeto pasivo, cuando se produzca cualquiera de las circunstancias siguientes: a) Que no sean de solicitud o recepción voluntaria para los administrados. A estos efectos no se considerará voluntaria la solicitud o la recepción por parte de los administrados: Cuando venga impuesta por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando los bienes, servicios o actividades requeridos sean imprescindibles para la vida privada o social del solicitante. b) Que no se presten o realicen por el sector privado, esté o no establecida su reserva a favor del sector público conforme a la normativa vigente. 2. Se entenderá que la actividad administrativa o servicio afecta o se refiere al sujeto pasivo cuando haya sido motivado directa o indirectamente por este en razón de que sus actuaciones u omisiones obliguen a las entidades locales a realizar de oficio actividades o a prestar servicios por razones de seguridad, salubridad, de abastecimiento de la población o de orden urbanístico, o cualesquiera otras. 3. Conforme a lo previsto en el apartado 1 anterior, las entidades locales podrán establecer tasas por cualquier supuesto de utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local, y en particular por los siguientes: a) Sacas de arena y de otros materiales de construcción en terrenos de dominio público local. b) Construcción en terrenos de uso público local de pozos de nieve o de cisternas o aljibes donde se recojan las aguas pluviales.	particular a los sujetos pasivos. En todo caso, tendrán la consideración de tasas las prestaciones patrimoniales que establezcan las entidades locales por: A) La utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local. B) La prestación de un servicio público o la realización de una actividad administrativa en régimen de derecho público de competencia local que se refiera, afecte o beneficie de modo particular al sujeto pasivo, cuando se produzca cualquiera de las circunstancias siguientes: a) Que no sean de solicitud o recepción voluntaria para los administrados. A estos efectos no se considerará voluntaria la solicitud o la recepción por parte de los administrados: Cuando venga impuesta por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando los bienes, servicios o actividades requeridos sean imprescindibles para la vida privada o social del solicitante. b) Que no se presten o realicen por el sector privado, esté o no establecida su reserva a favor del sector público conforme a la normativa vigente. 2. Se entenderá que la actividad administrativa o servicio afecta o se refiere al sujeto pasivo cuando haya sido motivado directa o indirectamente por este en razón de que sus actuaciones u omisiones obliguen a las entidades locales a realizar de oficio actividades o a prestar servicios por razones de seguridad, salubridad, de abastecimiento de la población o de orden urbanístico, o cualesquiera otras. 3. Conforme a lo previsto en el apartado 1 anterior, las entidades locales podrán establecer tasas por cualquier supuesto de utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local, y en particular por los siguientes: a) Sacas de arena y de otros materiales de construcción en terrenos de dominio público local. b) Construcción en terrenos de uso público local de pozos de nieve o de cisternas o aljibes donde se recojan las aguas pluviales.

c) Balnearios y otros disfrutes de aguas que no consistan en el uso común de las públicas.	c) Balnearios y otros disfrutes de aguas que no consistan en el uso común de las públicas.
d) Vertido y desagüe de canalones y otras instalaciones análogas en terrenos de uso público local.	d) Vertido y desagüe de canalones y otras instalaciones análogas en terrenos de uso público local.
e) Ocupación del subsuelo de terrenos de uso público local.	e) Ocupación del subsuelo de terrenos de uso público local.
f) Apertura de zanjas, calicatas y calas en terrenos de uso público local, inclusive carreteras, caminos y demás vías públicas locales, para la instalación y reparación de cañerías, conducciones y otras instalaciones, así como cualquier remoción de pavimento o aceras en la vía pública.	f) Apertura de zanjas, calicatas y calas en terrenos de uso público local, inclusive carreteras, caminos y demás vías públicas locales, para la instalación y reparación de cañerías, conducciones y otras instalaciones, así como cualquier remoción de pavimento o aceras en la vía pública.
g) Ocupación de terrenos de uso público local con mercancías, materiales de construcción, escombros, vallas, puntales, asnillas, andamios y otras instalaciones análogas.	g) Ocupación de terrenos de uso público local con mercancías, materiales de construcción, escombros, vallas, puntales, asnillas, andamios y otras instalaciones análogas.
h) Entradas de vehículos a través de las aceras y reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo, parada de vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase.	h) Entradas de vehículos a través de las aceras y reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo, parada de vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase.
i) Instalación de rejas de pisos, lucernarios, respiraderos, puertas de entrada, bocas de carga o elementos análogos que ocupen el suelo o subsuelo de toda clase de vías públicas locales, para dar luces, ventilación, acceso de personas o entrada de artículos a sótanos o semisótanos.	i) Instalación de rejas de pisos, lucernarios, respiraderos, puertas de entrada, bocas de carga o elementos análogos que ocupen el suelo o subsuelo de toda clase de vías públicas locales, para dar luces, ventilación, acceso de personas o entrada de artículos a sótanos o semisótanos.
j) Ocupación del vuelo de toda clase de vías públicas locales con elementos constructivos cerrados, terrazas, miradores, balcones, marquesinas, toldos, paravientos y otras instalaciones semejantes, voladizas sobre la vía pública o que sobresalgan de la línea de fachada.	j) Ocupación del vuelo de toda clase de vías públicas locales con elementos constructivos cerrados, terrazas, miradores, balcones, marquesinas, toldos, paravientos y otras instalaciones semejantes, voladizas sobre la vía pública o que sobresalgan de la línea de fachada.
k) Tendidos, tuberías y galerías para las conducciones de energía eléctrica, agua, gas o cualquier otro fluido incluidos los postes para líneas, cables, palomillas, cajas de amarre, de distribución o de registro, transformadores, rieles, básculas, aparatos para venta automática y otros análogos que se establezcan sobre vías públicas u otros terrenos de dominio público local o vuelen sobre ellos.	k) Tendidos, tuberías y galerías para las conducciones de energía eléctrica, agua, gas o cualquier otro fluido incluidos los postes para líneas, cables, palomillas, cajas de amarre, de distribución o de registro, transformadores, rieles, básculas, aparatos para venta automática y otros análogos que se establezcan sobre vías públicas u otros terrenos de dominio público local o vuelen sobre ellos.
l) Ocupación de terrenos de uso público local con mesas, sillas, tribunas, tablados y otros elementos análogos, con finalidad lucrativa.	l) Ocupación de terrenos de uso público local con mesas, sillas, tribunas, tablados y otros elementos análogos, con finalidad lucrativa.

m) Instalación de quioscos en la vía pública. n) Instalación de puestos, barracas, casetas de venta, espectáculos, atracciones o recreo, situados en terrenos de uso público local así como industrias callejeras y ambulantes y rodaje cinematográfico. ñ) Portadas, escaparates y vitrinas. o) Rodaje y arrastre de vehículos que no se encuentren gravados por el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. p) Tránsito de ganados sobre vías públicas o terrenos de dominio público local. q) Muros de contención o sostenimiento de tierras, edificaciones o cercas, ya sean definitivas o provisionales, en vías públicas locales. r) Depósitos y aparatos distribuidores de combustible y, en general, de cualquier artículo o mercancía, en terrenos de uso público local. s) Instalación de anuncios ocupando terrenos de dominio público local. t) Construcción en carreteras, caminos y demás vías públicas locales de atarjeas y pasos sobre cunetas y en terraplenes para vehículos de cualquier clase, así como para el paso del ganado. u) Estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías de los municipios dentro de las zonas que a tal efecto se determinen y con las limitaciones que pudieran establecerse. […]	m) Instalación de quioscos en la vía pública. n) Instalación de puestos, barracas, casetas de venta, espectáculos, atracciones o recreo, situados en terrenos de uso público local así como industrias callejeras y ambulantes y rodaje cinematográfico. ñ) Portadas, escaparates y vitrinas. o) Rodaje y arrastre de vehículos que no se encuentren gravados por el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. p) Tránsito de ganados sobre vías públicas o terrenos de dominio público local. q) Muros de contención o sostenimiento de tierras, edificaciones o cercas, ya sean definitivas o provisionales, en vías públicas locales. r) Depósitos y aparatos distribuidores de combustible y, en general, de cualquier artículo o mercancía, en terrenos de uso público local. s) Instalación de anuncios ocupando terrenos de dominio público local. t) Construcción en carreteras, caminos y demás vías públicas locales de atarjeas y pasos sobre cunetas y en terraplenes para vehículos de cualquier clase, así como para el paso del ganado. u) Estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías de los municipios dentro de las zonas que a tal efecto se determinen y con las limitaciones que pudieran establecerse. 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. […]
Subsección 1.ª Hecho imponible	

Artículo 24. Cuota tributaria.	**Artículo 24. Cuota tributaria.**
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:	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.	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.	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.	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.	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.	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	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 ó 2.ª del Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica del Ministerio de Economía, 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 los usuarios 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. […]	refiere este párrafo c), tanto si son titulares de las correspondientes redes a través de las cuales se efectúan los suministros como si, no siendo titulares de dichas redes, lo son de derechos de uso, acceso o interconexión a estas. A efectos de lo dispuesto en este párrafo, se entenderá por ingresos brutos procedentes de la facturación aquellos que, siendo imputables a cada entidad, hayan sido obtenidos por esta como contraprestación por los servicios prestados en cada término municipal. No se incluirán entre los ingresos brutos, a estos efectos, los impuestos indirectos que graven los servicios prestados ni las partidas o cantidades cobradas por cuenta de terceros que no constituyan un ingreso propio de la entidad a la que se aplique este régimen especial de cuantificación de la tasa. Asimismo, no se incluirán entre los ingresos brutos procedentes de la facturación las cantidades percibidas por aquellos servicios de suministro que vayan a ser utilizados en aquellas instalaciones que se hallen inscritas en la sección 1.ª o 2.ª del Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica dependiente de la Dirección General de Política Energética y Minas, como materia prima necesaria para la generación de energía susceptible de tributación por este régimen especial. Las empresas que empleen redes ajenas para efectuar los suministros deducirán de sus ingresos brutos de facturación las cantidades satisfechas a otras empresas en concepto de acceso o interconexión a sus redes. Las empresas titulares de tales redes deberán computar las cantidades percibidas por tal concepto entre sus ingresos brutos de facturación. El importe derivado de la aplicación de este régimen especial no podrá ser repercutido a las personas usuarias de los servicios de suministro a que se refiere este párrafo c). Las tasas reguladas en este párrafo c) son compatibles con otras tasas que puedan establecerse por la prestación de servicios o la realización de actividades de competencia local, de las que las empresas a que se refiere este párrafo c) deban ser sujetos pasivos conforme a lo establecido en el artículo 23.1.b) de esta ley, quedando excluida, por el pago de esta tasa, la exacción de otras tasas derivadas de la utilización privativa o el aprovechamiento especial constituido en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales. […]

Disposiciones adicionales	
Disposición adicional quinta. Subvenciones a las entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano. Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán crédito en favor de aquellas entidades locales que, cualquiera que sea la forma de gestión, tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano. La distribución del crédito, que estará determinada por las correspondientes leyes, podrá efectuarse a través de alguna de las siguientes fórmulas: a) Establecimiento de contratos-programa. b) Subvenciones destinadas a la financiación de inversiones de infraestructura de transporte. c) Subvenciones finalistas para el sostenimiento del servicio, otorgadas en función del número de usuarios de este y de su específico ámbito territorial.	**Disposición adicional quinta. Subvenciones a las entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano.** Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán crédito destinado a la aportación al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) previsto en el artículo 57 de la Ley de Movilidad Sostenible. Las subvenciones a las entidades locales que tengan a su cargo el servicio urbano colectivo de transporte se imputaran al precitado Fondo en los términos recogidos en la indicada Ley de Movilidad Sostenible.

LEY 37/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DE CARRETERAS

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras *[Texto consolidado]*	**Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** *[modificación]*[1]
CAPÍTULO II **Planificación, proyecto, construcción y explotación de carreteras** ***Sección 2.ª Programación, estudios y proyectos de carreteras***	
Artículo 15. Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera 1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto en materia de carreteras que suponga una modificación significativa de la longitud de la Red de Carreteras del Estado o una variación sustancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos, se deberá llevar a cabo un análisis coste-beneficio del mismo, en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.	**Artículo 15. Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera** 1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto sobre actuaciones recogidas en el Anexo II de la Ley de Movilidad Sostenible y siempre que su importe total estimado, sin incluir IVA, sea superior a los indicados en dicho Anexo, se deberá llevar a cabo un estudio de rentabilidad en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa. Este estudio de rentabilidad se entenderá equivalente al estudio previsto en el

[1] Se resalta en la columna de la izquierda, en color rojo, lo que se suprime y en la de la derecha, en color azul, las modificaciones y adiciones propuestas en el Proyecto de Ley.

	artículo 54 de la Ley de Movilidad Sostenible, debiendo incorporar los elementos previstos por ésta. En cualquier caso, también será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de la actuación en los casos previstos en el artículo 53 de la Ley de Movilidad Sostenible.
2. Todos los programas que se desarrollen dentro de un mismo ámbito de actuación se someterán a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.	2. Todos los programas que se desarrollen dentro de un mismo ámbito de actuación se someterán a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.
3. Siempre que el Ministerio de Fomento promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red deberá estudiarse, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública, la viabilidad o procedencia de su realización mediante sistemas de gestión indirecta, o colaboración público-privada o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.	3. Siempre que el Ministerio de Fomento promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red deberá estudiarse, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública, la viabilidad o procedencia de su realización mediante sistemas de gestión indirecta, o colaboración público-privada o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.

Secretaría General del Congreso de los Diputados

Dirección de Documentación, Biblioteca y Archivo
Departamento de Documentación
Febrero de 2024
Fuentes: BOE y BOCG

LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario *[Texto consolidado]*	**Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** *[modificación]*[1]
TÍTULO II **La infraestructura ferroviaria** **CAPÍTULO II** **Planificación, proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General**	
Artículo 5. Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General. 1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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, y tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión	**Artículo 5. Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General**. 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

[1] Se resalta en la columna de la izquierda, en color rojo, lo que se suprime y en la de la derecha, en color azul, las modificaciones y adiciones propuestas en el Proyecto de Ley.

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.	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.	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.	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, 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.	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, 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.
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, Movilidad y Agenda Urbana.	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.
2. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, oídos el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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.	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.
	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.
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, Movilidad y Agenda Urbana, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.	3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.
El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección. 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.	El estudio informativo comprende el análisis y la definición, tanto en aspectos geográficos, que tendrán en cuenta entre otros aspectos la integración de la infraestructura en el territorio especialmente en su paso por núcleos urbanos, como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, teniendo en cuenta la funcionalidad presente y futura de las infraestructuras entre los criterios a considerar para esta selección. 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.
Previamente a la tramitación del Estudio Informativo prevista en el apartado 4 de este artículo, se realizará un estudio de viabilidad que incluya un análisis previo de alternativas, considerando también aquellas de tipo estratégico y la alternativa de mantener la situación existente, así como un estudio de la demanda y un análisis coste-beneficio, todo ello como ayuda a la toma de decisiones sobre la ejecución de la actuación desde el punto de vista socioeconómico. El estudio de viabilidad será informado por el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se determinará el contenido de dicho estudio.	Previamente a la redacción del Estudio Informativo prevista en el apartado 4 de este artículo, se realizará un estudio de viabilidad que incluya un análisis previo de alternativas, considerando también aquellas de tipo estratégico y la alternativa de mantener la situación existente, así como un estudio de la demanda y un análisis coste-beneficio, todo ello como ayuda a la toma de decisiones sobre la ejecución de la actuación desde el punto de vista socioeconómico. Esta evaluación se entenderá equivalente al análisis preliminar de rentabilidad socioambiental previsto en el artículo 53 de la Ley de Movilidad Sostenible, debiendo incorporar los elementos previstos por ésta. El estudio de viabilidad será informado por el Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible. Reglamentariamente se determinará el contenido de dicho estudio.
	Asimismo, será preceptiva la inclusión en el estudio informativo de un estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera de las alternativas que se presenten en el mismo conforme a lo previsto en el artículo 54 de la Ley de Movilidad Sostenible.

Sin perjuicio de lo que pueda establecer la legislación ambiental, no será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma, electrificación, señalización y, en general de aquellas que no supongan una modificación sustancial del trazado de las líneas existentes. A tales efectos, se entenderá por trazado de una línea o tramo de línea una franja de terreno cuyas dimensiones se determinarán reglamentariamente. Tampoco será preceptiva la redacción de un estudio informativo para el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros de cercanías y apeaderos y terminales de transporte de mercancías de reducido tamaño según se determine reglamentariamente.	Sin perjuicio de lo que pueda establecer la legislación ambiental, no será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma, electrificación, señalización y, en general de aquéllas que no supongan una modificación sustancial del trazado de las líneas existentes. A tales efectos, se entenderá por trazado de una línea o tramo de línea una franja de terreno cuyas dimensiones se determinarán reglamentariamente. Tampoco será preceptiva la redacción de un estudio informativo para el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros de cercanías y apeaderos y terminales de transporte de mercancías de reducido tamaño según se determine reglamentariamente.
	La realización de una evaluación ex ante en los términos previstos en los artículos 53 y 54 de la Ley de Movilidad Sostenible será preceptiva también para aquellas actuaciones que se encuentren dentro de las previsiones del Anexo II de la citada ley y no requieran estudio informativo.
4. Para su tramitación, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá el estudio informativo correspondiente a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen si la solución propuesta es la más adecuada para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.	4. Para su tramitación, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá el estudio informativo correspondiente a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen y, en su caso, informen si la solución propuesta es la más adecuada para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.
En el caso de que alguna de dichas administraciones manifestara disconformidad, necesariamente motivada, en relación a estudios informativos sobre elementos no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abrirá un período de consultas con ella por un período no inferior a dos meses. De mantenerse la discrepancia, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá acerca de la ejecución del proyecto a que se refiere el estudio informativo y, en su caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.	En el caso de que alguna de dichas administraciones manifestara disconformidad, necesariamente motivada, en relación a estudios informativos sobre elementos no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana abrirá un período de consultas con ella por un período no inferior a dos meses. De mantenerse la discrepancia, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá acerca de la ejecución del proyecto a que se refiere el estudio informativo y, en su caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.
5. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado	5. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado

anterior, el estudio informativo se someterá, en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, a un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar exclusivamente sobre la concepción global del trazado proyectado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	anterior, el estudio informativo se someterá, en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, a un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar exclusivamente sobre la concepción global del trazado proyectado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
El trámite de información pública citado en el párrafo anterior, y con ese mismo plazo, servirá para que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan emitir informe acerca de la concepción global del trazado proyectado y de los aspectos funcionales o de explotación incluidos en el estudio informativo.	El trámite de información pública citado en el párrafo anterior, y con ese mismo plazo, servirá para que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan emitir informe acerca de la concepción global del trazado proyectado y de los aspectos funcionales o de explotación incluidos en el estudio informativo.
Para el trámite de información pública, además de la documentación completa necesaria para el cumplimiento de sus objetivos, se hará público un documento no técnico que, con lenguaje accesible e imágenes, sirva para que la población general pueda conocer la actuación a desarrollar, así como facilitar la presentación de alegaciones, en su caso. Si la actuación se desarrolla en una Comunidad Autónoma que cuente con una lengua cooficial, este documento no técnico será publicado en castellano y en la otra lengua oficial correspondiente.	Para el trámite de información pública, además de la documentación completa necesaria para el cumplimiento de sus objetivos, se hará público un documento no técnico que, con lenguaje accesible e imágenes, sirva para que la población general pueda conocer la actuación a desarrollar, así como facilitar la presentación de alegaciones, en su caso. Si la actuación se desarrolla en una Comunidad Autónoma que cuente con una lengua cooficial, este documento no técnico será publicado en castellano y en la otra lengua oficial correspondiente.
6. Una vez concluidos los plazos de audiencia e información pública, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá el expediente completo, que incluirá el estudio informativo y el resultado de los trámites de audiencia e información pública, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a los efectos previstos en la legislación ambiental.	6. Una vez concluidos los plazos de audiencia e información pública, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirá el expediente completo, que incluirá el estudio informativo y el resultado de los trámites de audiencia e información pública, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a los efectos previstos en la legislación ambiental.
7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.	7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.
Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos en que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán los elementos contenidos en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura,	Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos en que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán los elementos contenidos en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura,

estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, y de sus zonas de dominio público en su caso. A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos. 8. Transcurridos diez años desde la aprobación formal de un estudio informativo sin que se haya iniciado la ejecución de las obras correspondientes dejará de tener efecto lo dispuesto en el apartado anterior.	estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, y de sus zonas de dominio público en su caso. A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos. 8. Transcurridos diez años desde la aprobación formal de un estudio informativo sin que se haya iniciado la ejecución de las obras correspondientes dejará de tener efecto lo dispuesto en el apartado anterior.
Artículo 6. Aprobación de los proyectos, construcción y puesta en servicio de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General. 1. Corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias a los que se refiere el artículo 22 de esta ley la aprobación de los proyectos básicos y de construcción de las infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General, así como su construcción. Se entiende por proyecto de construcción el que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El proyecto básico es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados. Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías, o de aquellos que las modifiquen significativamente o introduzcan perturbaciones relevantes en la explotación ferroviaria, así como las posibles modificaciones de dichos proyectos, se pondrán en conocimiento de las empresas ferroviarias, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de las comunidades autónomas, antes de su aprobación.	**Artículo 6. Aprobación de los proyectos, construcción y puesta en servicio de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.** 1. Corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias a los que se refiere el artículo 22 de esta ley la aprobación de los proyectos básicos y de construcción de las infraestructuras ferroviarias, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías de la Red Ferroviaria de Interés General, así como su construcción. Se entiende por proyecto de construcción el que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El proyecto básico es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados. Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras, estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías, o de aquellos que las modifiquen significativamente o introduzcan perturbaciones relevantes en la explotación ferroviaria, así como las posibles modificaciones de dichos proyectos, se pondrán en conocimiento de las empresas ferroviarias, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de las comunidades autónomas, antes de su aprobación.

Transcurridos cinco años desde la aprobación técnica de un proyecto de construcción sin que se haya iniciado la ejecución de las obras correspondientes, este quedará sin efecto.	Transcurridos cinco años desde la aprobación técnica de un proyecto de construcción sin que se haya iniciado la ejecución de las obras correspondientes, este quedará sin efecto.
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.	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.
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 encontraran 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.	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 encontraran 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.	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	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 segundo 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. 3. La potestad expropiatoria será ejercida, en todo caso, por la Administración General del Estado y el beneficiario de la expropiación será el administrador de infraestructuras ferroviarias que asumirá los derechos y obligaciones que la legislación de expropiaciones establece y abonará el coste de las mismas. 4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas 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.	máximo de diez. Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el segundo 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. 3. La potestad expropiatoria será ejercida, en todo caso, por la Administración General del Estado y el beneficiario de la expropiación será el administrador de infraestructuras ferroviarias que asumirá los derechos y obligaciones que la legislación de expropiaciones establece y abonará el coste de las mismas. 4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán, mediante convenio de colaboración, encomendar a otras administraciones públicas territoriales, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, las facultades correspondientes a la contratación de obras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General. La encomienda no comprenderá, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción, ni afectará a las funciones de supervisión y recepción de la obra. Asimismo, en el caso de ejecución de obras ferroviarias que formen parte de actuaciones de integración ferroviaria en suelo urbano o urbanizable, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir con otras administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones, convenios para la ejecución y

	financiación de estas actuaciones con el fin común de desarrollar ámbitos urbanos sostenibles con una mejor movilidad y equipamientos al servicio de la ciudadanía. Estas operaciones de integración deberán cumplir los siguientes requisitos: a) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la ejecución de pasos superiores y/o inferiores a lo largo de la traza ferroviaria y actuaciones de tratamiento de bordes en los márgenes de la infraestructura ferroviaria tales como tratamiento vegetal de taludes, creación de zonas verdes, pantallas, manteniendo la traza ferroviaria en superficie, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del cincuenta por ciento (50 %). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje máximo del cincuenta por ciento (50 %). La titularidad y responsabilidad del mantenimiento de los distintos elementos de los pasos superiores o inferiores se regirá por lo previsto reglamentariamente, salvo que por convenio o acuerdo se establezca otra cosa. Esta limitación a la financiación se establece para aquellas operaciones de integración en las que los pasos transversales generen más de 3.000 metros cuadrados de nuevo suelo en el ámbito de la actuación a desarrollar. En el caso de no generar la superficie anterior, al no considerarse una operación de integración, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán acordar un porcentaje de financiación superior al cincuenta por ciento (50 %). b) En el caso de llevar a cabo una solución de integración basada en la eliminación sustancial de las infraestructuras ferroviarias de la superficie, mediante la construcción de una variante de la línea ferroviaria o un viaducto ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán asumir la ejecución de estas actuaciones y aportar un porcentaje máximo para su financiación del cincuenta por ciento (50 %). En el caso de que sea necesario ejecutar actuaciones provisionales para poder desarrollar la operación de integración, éstas se considerarán como un mayor coste de la operación de los que el administrador de infraestructuras ferroviarias asumirá un porcentaje máximo del cincuenta por ciento (50 %). 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 porcentajes indicados en los apartados a) b) y c) anteriores, será necesaria la previa autorización del Consejo de Ministros.
5. Antes de la puesta en servicio de líneas ferroviarias, de sus tramos y de las estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, cualquiera que haya sido el procedimiento de construcción, será necesario contar con una autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la que se declare que la línea ferroviaria	5. Antes de la puesta en servicio de líneas ferroviarias, de sus tramos y de las estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, cualquiera que haya sido el procedimiento de construcción, será necesario contar con una autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la que se declare que la línea ferroviaria o el tramo correspondiente pueden entrar en servicio, al cumplir con las condiciones de seguridad exigidas por la normativa aplicable. Reglamentariamente, se

o el tramo correspondiente pueden entrar en servicio, al cumplir con las condiciones de seguridad exigidas por la normativa aplicable. Reglamentariamente, se determinarán el procedimiento y los requisitos necesarios para la autorización.	determinarán el procedimiento y los requisitos necesarios para la autorización.
6. El acuerdo de declaración de obras de emergencia en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General implicará la declaración de utilidad pública y de urgente ocupación, así como la necesidad de ocupación temporal de los terrenos necesarios para su ejecución a efectos de la expropiación forzosa, y no requerirá la realización previa del trámite de información pública, ni el procedimiento de abono del depósito previo y, en su caso, de la indemnización por rápida ocupación para su ocupación temporal, previstos en la legislación de expropiación forzosa.	6. El acuerdo de declaración de obras de emergencia en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General implicará la declaración de utilidad pública y de urgente ocupación, así como la necesidad de ocupación temporal de los terrenos necesarios para su ejecución a efectos de la expropiación forzosa, y no requerirá la realización previa del trámite de información pública, ni el procedimiento de abono del depósito previo y, en su caso, de la indemnización por rápida ocupación para su ocupación temporal, previstos en la legislación de expropiación forzosa.
La declaración de emergencia será notificada inmediatamente a los propietarios afectados, ofreciéndoles la valoración de los daños o la correspondiente indemnización por los mismos, siempre que fuera posible evaluarlos o cuantificarla con carácter previo a la ocupación. Se concederá a los interesados el plazo de diez días desde la notificación de la declaración de emergencia para que contesten, únicamente indicando si aceptan o rehúsan la expresada oferta.	La declaración de emergencia será notificada inmediatamente a los propietarios afectados, ofreciéndoles la valoración de los daños o la correspondiente indemnización por los mismos, siempre que fuera posible evaluarlos o cuantificarla con carácter previo a la ocupación. Se concederá a los interesados el plazo de diez días desde la notificación de la declaración de emergencia para que contesten, únicamente indicando si aceptan o rehúsan la expresada oferta.
De aceptarse la oferta expresamente, quedará establecido el justiprecio, procediéndose al pago inmediato del mismo. En caso de rechazo expreso de la oferta o de no recibir respuesta en el plazo establecido, las partes elevarán, en el plazo de veinte días posterior, sus tasaciones fundadas al órgano competente para la valoración, de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa, el cual resolverá con carácter ejecutorio en el plazo de diez días.	De aceptarse la oferta expresamente, quedará establecido el justiprecio, procediéndose al pago inmediato del mismo. En caso de rechazo expreso de la oferta o de no recibir respuesta en el plazo establecido, las partes elevarán, en el plazo de veinte días posterior, sus tasaciones fundadas al órgano competente para la valoración, de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa, el cual resolverá con carácter ejecutorio en el plazo de diez días.

REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2015, DE 23 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES

Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores *[Texto consolidado]*	**Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** *[modificación]*[1]
TÍTULO III **De la negociación colectiva y de los convenios colectivos** **CAPÍTULO I** **Disposiciones generales** ***Sección 1.ª Naturaleza y efectos de los convenios***	
Artículo 85. Contenido. 1. Dentro del respeto a las leyes, los convenios colectivos podrán regular materias de índole económica, laboral, sindical y, en general, cuantas otras afecten a las condiciones de empleo y al ámbito de relaciones de los trabajadores y sus organizaciones representativas con el empresario y las asociaciones empresariales, incluidos procedimientos para resolver las discrepancias surgidas en los periodos de	**Artículo 85. Contenido.** 1. Dentro del respeto a las leyes, los convenios colectivos podrán regular materias de índole económica, laboral, sindical y, en general, cuantas otras afecten a las condiciones de empleo y al ámbito de relaciones de los trabajadores y sus organizaciones representativas con el empresario y las asociaciones empresariales, incluidos procedimientos para resolver las discrepancias surgidas en los periodos de

[1] Se resalta en la columna de la izquierda, en color rojo, lo que se suprime y en la de la derecha, en color azul, las modificaciones y adiciones propuestas en el Proyecto de Ley.

consulta previstos en los artículos 40, 41, 47 y 51; los laudos arbitrales que a estos efectos puedan dictarse tendrán la misma eficacia y tramitación que los acuerdos en el periodo de consultas, siendo susceptibles de impugnación en los mismos términos que los laudos dictados para la solución de las controversias derivadas de la aplicación de los convenios.	consulta previstos en los artículos 40, 41, 47 y 51; los laudos arbitrales que a estos efectos puedan dictarse tendrán la misma eficacia y tramitación que los acuerdos en el periodo de consultas, siendo susceptibles de impugnación en los mismos términos que los laudos dictados para la solución de las controversias derivadas de la aplicación de los convenios.
Sin perjuicio de la libertad de las partes para determinar el contenido de los convenios colectivos, en la negociación de los mismos existirá, en todo caso, el deber de negociar medidas dirigidas a promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el ámbito laboral o, en su caso, planes de igualdad con el alcance y contenido previsto en el capítulo III del título IV de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.	Sin perjuicio de la libertad de las partes para determinar el contenido de los convenios colectivos, en la negociación de los mismos existirá, en todo caso, el deber de negociar medidas dirigidas a promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el ámbito laboral o, en su caso, planes de igualdad con el alcance y contenido previsto en el capítulo III del título IV de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
	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 cero emisiones, 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.
2. A través de la negociación colectiva se podrán articular procedimientos de información y seguimiento de los despidos objetivos, en el ámbito correspondiente.	2. A través de la negociación colectiva se podrán articular procedimientos de información y seguimiento de los despidos objetivos, en el ámbito correspondiente.
Asimismo, sin perjuicio de la libertad de contratación que se reconoce a las partes, a través de la negociación colectiva se articulará el deber de negociar planes de igualdad en las empresas de más de doscientos cincuenta trabajadores de la siguiente forma:	Asimismo, sin perjuicio de la libertad de contratación que se reconoce a las partes, a través de la negociación colectiva se articulará el deber de negociar planes de igualdad en las empresas de más de doscientos cincuenta trabajadores de la siguiente forma:
a) En los convenios colectivos de ámbito empresarial, el deber de negociar se formalizará en el marco de la negociación de dichos convenios.	a) En los convenios colectivos de ámbito empresarial, el deber de negociar se formalizará en el marco de la negociación de dichos convenios.
b) En los convenios colectivos de ámbito superior a la empresa, el deber de negociar se formalizará a través de la negociación colectiva que se desarrolle en la empresa en los términos y condiciones que se hubieran establecido en los indicados convenios para cumplimentar dicho deber de negociar a través de las oportunas reglas de complementariedad.	b) En los convenios colectivos de ámbito superior a la empresa, el deber de negociar se formalizará a través de la negociación colectiva que se desarrolle en la empresa en los términos y condiciones que se hubieran establecido en los indicados convenios para cumplimentar dicho deber de negociar a través de las oportunas reglas de complementariedad.
3. Sin perjuicio de la libertad de contratación a que se refieren los apartados	3. Sin perjuicio de la libertad de contratación a que se refieren los apartados anteriores, los convenios colectivos habrán de expresar como contenido mínimo lo

anteriores, los convenios colectivos habrán de expresar como contenido mínimo lo siguiente: a) Determinación de las partes que los conciertan. b) Ámbito personal, funcional, territorial y temporal. c) Procedimientos para solventar de manera efectiva las discrepancias que puedan surgir para la no aplicación de las condiciones de trabajo a que se refiere el artículo 82.3, adaptando, en su caso, los procedimientos que se establezcan a este respecto en los acuerdos interprofesionales de ámbito estatal o autonómico conforme a lo dispuesto en tal artículo. d) Forma y condiciones de denuncia del convenio, así como plazo mínimo para dicha denuncia antes de finalizar su vigencia. e) Designación de una comisión paritaria de la representación de las partes negociadoras para entender de aquellas cuestiones establecidas en la ley y de cuantas otras le sean atribuidas, así como establecimiento de los procedimientos y plazos de actuación de esta comisión, incluido el sometimiento de las discrepancias producidas en su seno a los sistemas no judiciales de solución de conflictos establecidos mediante los acuerdos interprofesionales de ámbito estatal o autonómico previstos en el artículo 83.	siguiente: a) Determinación de las partes que los conciertan. b) Ámbito personal, funcional, territorial y temporal. c) Procedimientos para solventar de manera efectiva las discrepancias que puedan surgir para la no aplicación de las condiciones de trabajo a que se refiere el artículo 82.3, adaptando, en su caso, los procedimientos que se establezcan a este respecto en los acuerdos interprofesionales de ámbito estatal o autonómico conforme a lo dispuesto en tal artículo. d) Forma y condiciones de denuncia del convenio, así como plazo mínimo para dicha denuncia antes de finalizar su vigencia. e) Designación de una comisión paritaria de la representación de las partes negociadoras para entender de aquellas cuestiones establecidas en la ley y de cuantas otras le sean atribuidas, así como establecimiento de los procedimientos y plazos de actuación de esta comisión, incluido el sometimiento de las discrepancias producidas en su seno a los sistemas no judiciales de solución de conflictos establecidos mediante los acuerdos interprofesionales de ámbito estatal o autonómico previstos en el artículo 83.

Secretaría General del Congreso de los Diputados

Dirección de Documentación, Biblioteca y Archivo
Departamento de Documentación
Febrero de 2024
Fuentes: BOE y BOCG

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

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 *[Texto consolidado]*	**Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** *[modificación]*[1]
TÍTULO I **Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial**	
CAPÍTULO II **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**	**CAPÍTULO II** **Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial**
Artículo 8. Composición y funciones. 1. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad	**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

[1] Se resalta en la columna de la izquierda, en color rojo, lo que se suprime y en la de la derecha, en color azul, las modificaciones y adiciones propuestas en el Proyecto de Ley.

vial y la movilidad sostenible 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.	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, la seguridad vial y la movilidad sostenible.	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.	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, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas.	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 y la movilidad sostenible 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, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.	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, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible ejerce las siguientes funciones:	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, seguridad vial o movilidad sostenible 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.	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	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

esta materia. c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico, seguridad vial o movilidad sostenible 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, la seguridad vial o la movilidad sostenible. 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.	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, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**	**CAPÍTULO III** **Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial**
Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. 1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 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	**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.

el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones. 2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.	2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.
TÍTULO II **Normas de comportamiento en la circulación** **CAPÍTULO I** **Normas generales**	**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	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.	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
Disposiciones adicionales	
Disposición adicional primera. Permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial. En aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán, además de en castellano, en dicha lengua.	**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.»

Secretaría General del Congreso de los Diputados

Dirección de Documentación, Biblioteca y Archivo
Departamento de Documentación
Febrero de 2024
Fuentes: BOE y BOCG

LEY 34/2007, DE 15 DE NOVIEMBRE, DE CALIDAD DEL AIRE Y PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA.

[Texto consolidado]

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

ARTÍCULOS QUE DEROGA[1]

Disposiciones adicionales

Disposición adicional séptima. Ley de movilidad sostenible.

El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, elaborará una ley de movilidad sostenible que incluirá, en el marco del diálogo social establecido, la obligación de la puesta en marcha de planes de transporte de empresa que reduzcan la utilización del automóvil en el transporte de sus trabajadores, fomenten otros modos de transporte menos contaminantes y contribuyan a reducir el número y el impacto de estos desplazamientos.

[1] Se destaca en rojo el texto que deroga el proyecto de ley.

LEY 2/2011, DE 4 DE MARZO, DE ECONOMÍA SOSTENIBLE.

[Texto consolidado]

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

ARTÍCULOS QUE DEROGA[1]

TÍTULO III

Sostenibilidad medioambiental

CAPÍTULO III

Transporte y movilidad sostenible

Sección 2.ª Planificación y gestión eficiente de las infraestructuras y de los servicios del transporte

Artículo 97. Objetivos y prioridades de la planificación estatal de las infraestructuras del transporte.

1. La planificación estatal de las infraestructuras del transporte responderá a los siguientes objetivos:

[1] Se destaca en rojo el texto que deroga el proyecto de ley.

a) La promoción de la competitividad de la economía, a través de la reducción de costes asociada a las infraestructuras de gran capacidad, los accesos ferroviarios y viarios que faciliten la intermodalidad y mediante las conexiones y enlaces transfronterizos de la red estatal de infraestructuras del transporte.

b) La cohesión social y territorial, mediante la disponibilidad de una red estatal de infraestructuras económicamente sostenible, adecuada a la demanda en términos de capacidad, calidad y seguridad, y coherente con la mejora de la eficiencia y la productividad de la economía, sin perjuicio de una particular atención a las necesidades específicas de los territorios insulares y fragmentados que no están incluidos en la red estatal, tanto de carreteras como de ferrocarriles.

c) La movilidad sostenible y segura en términos económicos y medioambientales, a través de proyectos cuya ejecución produzca una efectiva reducción de las emisiones contaminantes y otros daños al medioambiente, que contribuyan al cumplimiento de los compromisos internacionales en esta materia. Se impulsarán asimismo proyectos relativos a los modos de transporte más sostenibles y eficientes, en particular, los referidos al transporte ferroviario de mercancías y, dentro de cada uno de los modos de transporte, los dirigidos a la incorporación de la innovación tecnológica y a la mejora de la eficiencia energética del transporte que se desarrolle en el respectivo modo.

d) Potenciar la dimensión europea e internacional.

e) Impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril estableciendo como objetivo aproximarse al nivel de los países de nuestro entorno.

2. Serán prioridades de la planificación estatal de las infraestructuras del transporte las siguientes:

a) Adaptar las líneas de la red básica para el transporte de mercancías por ferrocarril, para hacer posible la circulación de trenes de mercancías de más de 750 metros de longitud.

b) Adaptar a las condiciones de eficiencia y calidad comunitarias las líneas de la red ferroviaria de interés general incluidas en los corredores de mercancías que integren la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, así como de todas aquellas otras que presenten claras posibilidades de desarrollo para el transporte de mercancías.

c) Potenciar las conexiones viarias y ferroviarias con los puertos de interés general en función de su impacto económico potencial, de las disfuncionalidades existentes y los costes de oportunidad.

d) Impulsar la creación y mejora de los apartaderos y centros de cambio modal y actividades logísticas que propicien la reducción de los costes de operación del transporte, la mejora de la intermodalidad y la eficiencia en el consumo energético.

e) Introducir las mejoras que permitan la conexión de la red ferroviaria de alta velocidad con la red ferroviaria convencional.

f) Favorecer el desarrollo de las infraestructuras del transporte ferroviario metropolitano y de plataformas reservadas a autobuses y a vehículos de alta ocupación, así como de estaciones de autobuses e intercambiadores intermodales y plataformas de estacionamiento disuasorio.

g) Impulsar el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias para la mejora progresiva de la conexión con las infraestructuras internacionales de ancho estándar.

3. Para la adecuada priorización de las inversiones en infraestructuras de transporte, los proyectos de las obras se acompañarán, además de la documentación y de los estudios que se requieran por la legislación que resulte de aplicación a su contratación y ejecución, de una memoria en la que se evalúe el cumplimiento de los objetivos y prioridades establecidos en los apartados anteriores y se analice el coste y el beneficio que en términos económicos y sociales comporta su ejecución.

Reglamentariamente, se establecerán el alcance de las ayudas, el objeto y alcance de las indemnizaciones y el sujeto pasivo que debe asumir la carga económica.

Artículo 98. Sistema de información sobre la red estatal de infraestructuras del transporte y de análisis y evaluación de la demanda de los servicios de transporte.

1. El Ministerio de Fomento desarrollará un sistema de información integrado sobre capacidad, uso y oferta de la red estatal de infraestructuras del transporte, que se mantendrá permanentemente actualizado, y será de acceso electrónico, universal y gratuito. El sistema permitirá la difusión de información sobre la oferta de servicios logísticos y de transporte disponible, a solicitud de los oferentes.

2. Para el ejercicio de las competencias de información, análisis y propuesta en el ámbito de los servicios de transporte que competen al Ministerio de Fomento, los operadores del transporte, y las Administraciones Públicas, en el marco de la colaboración interadministrativa, estarán obligados a suministrar la información que reglamentariamente se determine.

Sección 3.ª Movilidad sostenible
Artículo 99. Principios en materia de movilidad sostenible. En el ámbito de sus competencias, las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible, que respeten los siguientes principios: a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible. b) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías. c) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia. d) El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental
Artículo 100. Objetivos de la política de movilidad sostenible. Las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, perseguirán los siguientes objetivos: 1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.

2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.

4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.

5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Artículo 101. Los Planes de Movilidad Sostenible.

1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

2. Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.

A tal efecto, tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

5. En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

Artículo 102. Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible.

A partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible

Artículo 103. Elaboración de los planes de transporte en empresas.

1. Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas.

2. Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.

3. Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial

Artículo 104. Modernización tecnológica y uso eficiente de los medios de transporte.

Las iniciativas públicas estatales de eficiencia y ahorro energético perseguirán, entre otros, la consecución de los siguientes objetivos:

a) La mejora de la eficiencia energética de las flotas de transporte y la puesta en marcha de planes de formación y evaluación en gestión eficiente de las mismas.

b) La potenciación del uso de nuevas tecnologías en la gestión de flotas con criterios de eficiencia energética.

c) El desarrollo de sistemas de certificación energética de empresas de transporte que acrediten contar con instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores.

d) La renovación de la flota de vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de mercancías mediante la incorporación de vehículos energéticamente más eficientes.

e) El desarrollo de programas de formación e información sobre etiquetado de eficiencia energética de los vehículos y sistemas de vigilancia sobre el etiquetado.

f) El fomento del uso del vehículo eléctrico e híbrido, así como la dotación de aplicaciones e instalaciones de energías renovables ligadas a estos vehículos.

g) Fomento de la utilización de envases y embalajes sostenibles, que reduzcan la huella de carbono del transporte

Disposiciones adicionales

Disposición adicional cuarta. Actualización del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno llevará a cabo una actualización del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, con objeto de adaptarlo a los objetivos y prioridades establecidos en esta Ley, y especialmente en sus artículos 97, 99 y 100. La actualización tendrá en cuenta las necesidades específicas de los territorios insulares y fragmentados, que no están incluidos en la red estatal, tanto de carreteras como de ferrocarriles.

2. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno aprobará el Plan de Transporte Intermodal de Mercancías previsto en el PEIT, que determine la adecuada ubicación y dimensionamiento de los centros intermodales, tanto públicos como privados, en función de las necesidades de la demanda, así como su sistema de financiación y gestión. 3. El Gobierno impulsará las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte terrestre de mercancías.
Disposición adicional decimonovena. Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. En el plazo de seis meses desde la aprobación de esta Ley, el Gobierno presentará a las Cortes Generales un Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que sentará las bases para fomentar la accesibilidad y la movilidad sostenible, reforzar la seguridad del tráfico de personas y mercancías y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

LEY 7/2021, DE 20 DE MAYO, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.

[Texto consolidado]

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

ARTÍCULOS QUE DEROGA[1]

Disposición adicional sexta. Transporte Ferroviario.

1. El Gobierno promoverá el uso del ferrocarril de viajeros en el ámbito de la futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, estableciendo las medidas necesarias para su fomento frente a medios de transporte más contaminantes.

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.

El Gobierno elaborará una Estrategia de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, en el marco de su planificación estratégica, en la que tendrán cabida medidas que afecten a todos los ámbitos que puedan incidir en el incremento de la competitividad de este transporte.

[1] Se destaca en rojo el texto que deroga el proyecto de ley.

Secretaría General del Congreso de los Diputados

Dirección de Documentación, Biblioteca y Archivo
Departamento de Documentación
Febrero de 2024
Fuentes: BOE y BOCG

LEY 34/2007, DE 15 DE NOVIEMBRE, DE CALIDAD DEL AIRE Y PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA.

[Texto consolidado]

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

ARTÍCULOS QUE DEROGA[1]

Disposiciones adicionales

Disposición adicional séptima. Ley de movilidad sostenible.

El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, elaborará una ley de movilidad sostenible que incluirá, en el marco del diálogo social establecido, la obligación de la puesta en marcha de planes de transporte de empresa que reduzcan la utilización del automóvil en el transporte de sus trabajadores, fomenten otros modos de transporte menos contaminantes y contribuyan a reducir el número y el impacto de estos desplazamientos.

[1] Se destaca en rojo el texto que deroga el proyecto de ley.