



Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La movilidad desempeña un papel fundamental en la vida de las personas. La facilidad de los desplazamientos no solo favorece la libertad de elección del lugar de residencia y el ejercicio efectivo del derecho al trabajo, sino que es indispensable para acceder a otros servicios públicos esenciales como son la educación y la sanidad, así como al ocio y disfrute del tiempo libre. Resulta, en definitiva, un elemento determinante del bienestar de las personas y su calidad de vida.

El Informe del Parlamento Europeo sobre movilidad urbana sostenible del año 2014 (2014/2242) ya entiende la movilidad como un derecho del ciudadano, estableciendo que *“la movilidad no es un fin en sí mismo, sino que debería ser un derecho para todos (...) La misión de la movilidad es facilitar a todos, incluidas las personas de movilidad reducida, el acceso a los centros de enseñanza, al trabajo, a la cultura, a las actividades de ocio y a los servicios de salud (...)”*.

En consecuencia, propone reorientar la movilidad hacia modos de transporte más sostenibles, que permitan a su vez proteger la salud, el medioambiente, el clima, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía.

Si atendemos a las distintas manifestaciones internacionales de la movilidad, puede observarse una indudable evolución de este concepto, antaño identificado con el transporte y el tráfico, en tanto que en la actualidad adquiere un carácter transversal y ya se extiende a todos los ámbitos y circunstancias de la vida de las personas y del funcionamiento de la sociedad en general.

En efecto, la movilidad aparece también esencialmente vinculada a las políticas de protección del medio ambiente y el clima, así como, en general, al desarrollo económico y social de los territorios, resultando fundamental para el logro de los objetivos de cohesión de los diferentes estados y regiones.

De acuerdo con estas ideas preliminares, la movilidad se debe entender como un nuevo derecho de los ciudadanos y las ciudadanas, que los poderes públicos están obligados a regular y a salvaguardar, si bien, no como un fin en sí misma, sino como un medio para el ejercicio de otros derechos.



Por otro lado, las necesidades de movilidad de las personas son cada vez más diversas y complejas, y pueden, y deben, articularse mediante nuevos instrumentos o soluciones creativas, como reflejo de una sociedad crecientemente interrelacionada e innovadora. Por ello, la administración está llamada a jugar un papel especialmente activo para llevar a cabo una adecuada planificación, gestión y control de la movilidad.

No existe actualmente una definición única de la movilidad, ni está taxativamente establecida su diferencia con el concepto de transporte, pero sí que existe un cierto grado de consenso a nivel internacional en considerar que la movilidad se centra en las personas y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento, mientras que el transporte, en el que se incluyen los vehículos, los servicios y las infraestructuras, es el instrumento necesario para permitir los desplazamientos necesarios para el desarrollo de la movilidad y el abastecimiento de la población.

En consecuencia, la movilidad aparece como una necesidad vinculada al conjunto de actividades sociales como trabajar, estudiar, producir, interrelacionarse, acceder al ocio, garantizar la salud y la calidad de vida o consumir bienes o servicios. La separación espacial de estas actividades demanda un sistema de movilidad que permita su adecuada realización, situando a la persona en el centro de todo este sistema.

Cabe asimismo resaltar la importancia de garantizar que el acceso a este derecho a la movilidad debe garantizarse en todo el territorio, siendo para ello imprescindible atender las necesidades de las zonas afectadas por procesos de despoblación.

De manera adicional, en un sistema descarbonizado y eficiente, con unos objetivos climáticos y ambientales cada vez más ambiciosos, resulta imprescindible abordar los impactos negativos tan significativos que se derivan del sector del transporte tal y como se ha venido desarrollando en décadas anteriores. Por ello, el transporte público, la intermodalidad y las formas de movilidad activas como andar o ir en bicicleta, deben tener un papel esencial en un nuevo modelo de movilidad sostenible.

Surge así la necesidad de que los sistemas de transportes se relacionen entre sí y se vinculen con la evolución de la sociedad, el progreso económico y social, el medio ambiente y el clima, la generación y el consumo de energía, el desarrollo urbano y territorial, y la calidad de vida de las personas.

En definitiva, se trata de evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías que ha de guardar relación con las políticas económicas, sociales y ambientales.

El Estado debe asegurar que este novedoso derecho se ejerce en condiciones de igualdad en todo el territorio nacional, y que su vez constituye una herramienta indispensable para el ejercicio de otros derechos constitucionales como son, entre otros, el derecho a la libre circulación por el territorio nacional (artículo 19 CE), el derecho a la educación (artículo 27 CE), el derecho al trabajo (artículo 35 CE), el derecho a la protección de la salud (artículo 43 CE), o el derecho a disfrutar de un medioambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo (artículo 45 CE).

Por ello, sin perjuicio de la utilización de los otros títulos competenciales estatales más específicos que hasta ahora han permitido al Estado regular el tráfico y las infraestructuras, y el resto de competencias transversales y en especial la que le asiste en materia de medio ambiente y procedimiento administrativo, muchos de los preceptos de esta ley se dictan al amparo de la competencia exclusiva del Estado para la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos constitucionales del artículo 149.1.1 CE, respetando las competencias asumidas por las Comunidades Autónomas en los Estatutos de última generación.

En este sentido, debe repararse en que buena parte del contenido de esta ley tiene carácter puramente principal o programático, dejando un amplio espacio para el posterior desarrollo normativo por parte de las administraciones a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible. De hecho, se enuncian en la ley los principios básicos que a nivel global inspiran las políticas de movilidad sostenible, transporte e infraestructuras y que se resumen en la concepción de la movilidad como un derecho del ciudadano que el poder público debe proteger; como elemento de cohesión social y territorial que ha de servir para estimular la equidad social en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural; basado en la digitalización y el avance tecnológico como gran oportunidad para la transformación y la mejor conexión entre infraestructura, servicio y ciudadanos; en la sostenibilidad, entendida desde una triple integración de la “equidad económico-social”, la “eficiencia energética” y el “respeto al entorno natural y urbano”; y, finalmente, en la lucha contra el cambio climático, la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire, en el punto de mira para el cumplimiento de los compromisos adoptados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Así, a pesar de la progresiva incorporación de las mujeres en el sector, tanto en puestos productivos como de dirección, su presencia sigue siendo menor lo que implica una mayor implicación por parte de las instituciones en la identificación de los factores que inciden en la mayor masculinización de la profesión y la creación de recursos y análisis que corrijan la situación, rompan estereotipos y generen un aumento del interés y la participación de las mujeres

Por último, cabe mencionar que la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI (AIReF), en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte (“spending review”), establece, como primera propuesta, el desarrollar una ley transversal de movilidad. Concretamente, señala lo siguiente: *“España carece de una legislación actualizada que regule con normas homogéneas la inversión en infraestructuras de los diferentes modos de transporte, así como de los servicios que prestan. Se propone aprobar una nueva legislación integral de movilidad e infraestructuras de transporte, que defina criterios y objetivos comunes para todos los modos de transporte, y alinee su planificación y gestión con los compromisos internacionales suscritos en materia de movilidad sostenible. La norma debe regular el proceso de elaboración y actualización del Plan Nacional de Movilidad e Infraestructuras de Transporte y ha de definir la gobernanza de los proyectos y su evaluación. La regulación debe incluir reglas comunes para los procesos de participación pública, evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos”*.

II

En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, ofreciendo una oportunidad para que los países y sus sociedades pudieran emprender un nuevo camino dirigido a mejorar la vida de todos, con un futuro sostenible, y socialmente justo. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible para transformar el mundo. Estos objetivos no incluyen el derecho a la movilidad, pero la movilidad sostenible resulta imprescindible para poder avanzar en la consecución de la mayoría de ellos; concretamente, es básica para el “ODS-7 Energía asequible y no contaminante”, ya que el transporte es responsable del 29% de los gases de efecto invernadero, para el “ODS-9 Industria, innovación e infraestructura”, ya que el derecho a la movilidad sostenible requiere la disposición de infraestructuras resilientes, y el “ODS-11 Ciudades y comunidades sostenibles”, que engloba, entre otras cuestiones, la necesidad de mejorar la seguridad vial y disponer de un sistema de transporte público. Pero además, esta ley se alinea con el ODS- 3 “Salud y bienestar”, el ODS-10 “Reducción de las desigualdades” o el ODS-13 “Acción por el clima”, al buscar una movilidad de calidad, sostenible, responsable con el medioambiente que redunde en la calidad de vida, bienestar y ofrecer oportunidades a los ciudadanos y las ciudadanas al asegurar su derecho a la movilidad y tangencialmente con los ODS 12, 14 y 15, referidos a “Producción y Consumos Sostenibles” (por el uso racional de materiales), “Vida Submarina” (por el impacto de la actividad de transporte marítimo y las infraestructuras asociada) y “Vida de los Ecosistema Terrestres” (por la ocupación del territorio, el efecto barrera y colisiones aéreas y atropellos de fauna).

El Pacto Verde Europeo (“European Green Deal”) presentado por la Comisión Europea en diciembre de 2019 (COM/2019/640 final) como respuesta a los desafíos climáticos y medioambientales, establece la necesidad de acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente. Concretamente, indica que *“lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias”*.

La Comisión Europea señala, además de otros elementos directamente relacionados con el cambio climático y transición ecológica abordados en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, cuatro aspectos fundamentales que la presente ley tiene en cuenta: a) el impulso del transporte multimodal; b) el papel creciente de la movilidad multimodal automatizada y conectada y de los sistemas de gestión inteligente del tráfico; c) la relación entre el precio del transporte y sus repercusiones sobre el medio ambiente y la salud, y d) la necesidad de un transporte, y en especial de un transporte urbano, menos contaminante, así como de un tratamiento combinado de las emisiones, congestión urbana y mejora del transporte público.

La Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible Europea, presentada en diciembre de 2020, sienta las bases de cómo el sistema de transporte de la Unión Europea puede lograr su transformación verde y digital y ser más resistente a las crisis futuras, con una reducción del 90% en las emisiones para 2050 gracias a un sistema de transportes inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible. Asimismo, en España se dispone de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada como hoja de ruta para la transformación del sistema de transportes y movilidad.

Con una mayor inversión pública y privada en la modernización y ecologización de flotas e infraestructuras, en el impulso a la movilidad activa y en el refuerzo del mercado único, se tiene una oportunidad histórica para lograr que el transporte europeo sea más sostenible, más competitivo a nivel mundial y más resiliente.

Por último, indicar que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) aprobado por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021, establece dentro de las reformas a acometer como parte de la Componente 1, la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible que regule actividades relacionadas con el transporte y la movilidad, incluyendo cuestiones relacionadas con la planificación y financiación de infraestructuras y servicios de transporte, la mejora de la gobernanza, los combustibles alternativos, la movilidad inclusiva, el fomento de la innovación y la digitalización, la mejora de la transparencia y la rendición de cuentas. Esta ley por tanto responde a la reforma contemplada en la Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, en particular en la medida R2 “Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte”. La publicación y entrada en vigor de esta Ley dará cumplimiento al objetivo número 3 según lo recogido en la Decisión de Implementación del Consejo (CID por sus siglas en inglés). En relación al cumplimiento del principio “no causar daño significativo” (DNSH por sus siglas en inglés), exigible a todas las medidas del Plan de Recuperación, el contenido de esta norma es plenamente respetuoso con dicho principio, en tanto contribuye a la transformación sostenible de la movilidad y el transporte y supone por tanto un avance en materia medioambiental. Tal y como se incluyó en la ficha del Componente 1, aprobada por la Comisión Europea, esta reforma incluye una serie de medidas que no supondrán un impacto perjudicial significativo sobre ninguno de los 6 objetivos medioambientales a considerar para la aplicación del principio DNSH. En cuanto al etiquetado de la medida en relación a lo dispuesto en los anexos VI y VII del Reglamento 2021/241, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, esta reforma en sí no tiene ningún etiquetado. Esta ley, incluida como Reforma en el PRTR, no regula ninguna de las inversiones incluidas en el PRTR ni se prevé que el Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ) previsto en el Artículo 55 se dote con fondos del PRTR. En todo caso, si alguna inversión o actuación derivada de esta ley llegase a tener financiación del PRTR, se respetará el etiquetado climático que pudiera corresponder a dicha inversión o actuación.

III

El sector del transporte se encuentra ante una etapa de profundos cambios, que se acentuarán en las próximas décadas. Las nuevas tecnologías, la automatización, los retos medioambientales, los aspectos sociales y la concentración cada vez mayor de la población en grandes núcleos urbanos, en ocasiones siguiendo un modelo de ciudad más dispersa, especializada y de menor densidad que se sustenta en una alta movilidad, están produciendo una transformación disruptiva del sector.

El sistema de transportes español se encuentra entre los mejores del mundo, tanto en parámetros cuantitativos como cualitativos, con una red de infraestructuras de primer nivel, reconocida internacionalmente, pero precisado de adaptación a las nuevas necesidades y realidades. Por ello, es el momento de centrarse en mejorar la regulación de la movilidad de la ciudadanía y del



transporte de mercancías de los sistemas productivos, aprovechando la potencialidad de la digitalización y las nuevas tecnologías, y garantizando un uso eficiente de los recursos públicos.

Las personas y, concretamente, la necesidad de dar respuesta a sus necesidades de movilidad cotidiana de una manera sostenible, se sitúan en el centro de la norma, que también pretende modernizar y adaptar el marco normativo de la prestación de los servicios de transporte a las nuevas realidades y necesidades.

A partir del análisis anterior, esta ley se estructura en un título preliminar y ocho títulos (del I al VIII), que abarcan aquellos aspectos cuya regulación se ha considerado necesaria, con contenido tanto de tipo programático como con proposiciones imperativas, con objeto de modernizar el marco jurídico actual y que puedan servir de orientación para las modificaciones de otras leyes que se vean afectadas.

El Título Preliminar establece los objetivos y fines de la ley, define los conceptos que se utilizan en la misma, reconoce la movilidad como un derecho colectivo y la necesidad de que las administraciones faciliten el ejercicio de este derecho, y establece los principios rectores de las administraciones públicas en esta labor. Se trata de un título con un contenido programático relevante que, como se ha mencionado en apartados anteriores, debe inspirar la adaptación de otras normativas vinculadas al ámbito de la movilidad.

El contenido de los ocho títulos restantes se justifica y resume en los siguientes apartados.

IV

Las administraciones públicas están al servicio de los ciudadanos y trabajan por el interés general, debiendo cooperar unas con otras y acordar de manera voluntaria, la forma en la que ejercerán sus competencias.

La satisfacción a un nivel razonable de las necesidades de la ciudadanía en materia de movilidad, en especial la cotidiana, exige reforzar en este ámbito los principios de cooperación y coordinación que rigen con carácter general, conforme al Título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, las relaciones entre administraciones públicas.

Son varias las recomendaciones, procedentes de instituciones nacionales e internacionales para acometer reformas que propicien mecanismos más sólidos y robustos de coordinación y colaboración entre administraciones. Por ejemplo, la Recomendación del Consejo de la Unión Europea, de 20 de julio de 2020, relativa al Programa Nacional de Reformas de 2020 de España, y por la que se Emite un Dictamen del Consejo sobre el Programa de Estabilidad para 2020 de España (2020/C 282/09), indica que *“De modo más general, una coordinación reforzada y sostenida entre los distintos niveles de gobierno podría aumentar la eficacia de las políticas encaminadas a facilitar la recuperación”*. Y en el ámbito específico de las infraestructuras de transporte lo mismo ha hecho la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI, en el ya mencionado estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte (“spending review”) presentado el 30 de julio de 2020, establece en



su propuesta nº 13: *“Crear mecanismos de coordinación y cooperación entre las administraciones y reformar la Conferencia Sectorial de Infraestructuras”*.

El Título I de la ley crea y regula, como instrumento de cooperación y coordinación, el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, inspirado en otros sistemas nacionales existentes en el ordenamiento jurídico vigente, como son el Sistema Nacional de Protección Civil, regulado en la Ley 17/2015, de 9 de julio, el Sistema Nacional de Salud, regulado en la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del Sistema Nacional de Salud, o el Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia, regulado en la Ley 39/2006, de 14 de diciembre.

El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se concibe como un instrumento para facilitar el ejercicio del derecho a la movilidad, como el elemento necesario para poder ejercer otros derechos constitucionales, tal y como se destaca en el apartado I de la presente exposición de motivos.

Asimismo, este Sistema facilitará el ejercicio cooperativo, coordinado y eficiente de las competencias distribuidas por la doctrina constitucional entre las administraciones públicas, a la luz de las nuevas circunstancias y demandas sociales, al interconectar de manera abierta y flexible la pluralidad de servicios y actuaciones destinados al objetivo común.

El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con diversos instrumentos para su desarrollo:

El primero de ellos es la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, concebida como instrumento de cooperación entre las administraciones competentes en materia de transportes y movilidad, de los regulados en el artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el que tendrán representación tanto las Comunidades Autónomas como las entidades locales a través de la Federación Española de Municipios y Provincias.

El segundo órgano colegiado que forma parte del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible es el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles. Para el diseño e implementación de las políticas públicas en el ámbito de la movilidad, es fundamental contar con la participación de la sociedad y es esencial contar con los adecuados instrumentos de gobernanza para canalizar esa participación.

Hasta el momento de aprobación de la presente ley, existían en el ordenamiento jurídico español dos Consejos de carácter consultivo en materias vinculadas al transporte y la movilidad:

- El Consejo Nacional de Transportes, regulado en el artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, creado por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles integrará al primero y asegurará la coordinación con el segundo, que mantendrá su naturaleza de órgano consultivo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial. Será el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate de la administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes, y se constituirá en secciones, según los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.



Cabe destacar que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dispone, además, de un Consejo Asesor que no se integrará en el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles al tener, además de las funciones relativas a infraestructuras, funciones relativas al ámbito de la vivienda y la agenda urbana. Este Consejo Asesor también tiene funciones específicas asignadas por normativas sectoriales. En la Disposición adicional 1ª. se establece la necesidad de regular su régimen jurídico y otros aspectos por Orden Ministerial.

El tercer instrumento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible es un instrumento digital: el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

Los documentos más avanzados de gobernanza pública publicados por organismos internacionales, como la OCDE, insisten en la necesidad de mejorar la calidad en la formulación de las políticas públicas a través de la incorporación de datos, o “evidencias” en la toma de decisiones. Se trata de un aspecto fundamental para que los ciudadanos y las ciudadanas mantengan la confianza en los decisores políticos y en las decisiones que toman, en entornos cada vez más complejos, fragmentados e impredecibles.

Disponer de información sistematizada sobre el funcionamiento del sistema de transportes y movilidad, es un aspecto crítico para el diseño sólido de las políticas públicas de movilidad y transportes de todas las administraciones públicas. A su vez, para poder tener una visión completa, es necesario que esta información esté estructurada y se alimente de distintas fuentes, tanto públicas como privadas. Recientes experiencias en la gestión de la crisis sanitaria del Covid-19 han revelado que los sistemas de gestión de información de las administraciones públicas tienen una importante capacidad de mejora.

El EDIM se concibe como el instrumento con el que pueda estructurarse esta información. Se trata de una herramienta concebida como modular y escalable, que deberá recoger la información actualizada sobre la oferta y la demanda de transportes, entre otras cuestiones. El propio sistema se irá perfeccionando a través de la labor de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

Por último, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios que regula el Título II, cierran la relación de instrumentos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

V

El Título II recoge las medidas para fomentar una movilidad sostenible. Concretamente integra un conjunto de preceptos, instrumentos, procedimientos e iniciativas sobre movilidad sostenible que complementan la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con el objetivo de favorecer la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos, medios, servicios y pautas de movilidad más eficaces, energéticamente eficientes, seguros, accesibles, asequibles, equitativos y con menos emisiones. Para lograr estos objetivos, la transición debe realizarse mediante una integración tanto vertical en todos los niveles de las administraciones públicas, como horizontal entre territorios, modos de transporte, sectores de actividad conexos y la ciudadanía, y de esta manera también se contribuirá a la consecución de los Objetivos de



Desarrollo Sostenible, al desarrollo de asentamientos urbanos sostenibles e inclusivos, a la lucha contra el cambio climático y la descarbonización a largo plazo de la economía a través de los instrumentos de la planificación sectorial derivados de planes de acción y tratados intergubernamentales, como la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, la Agenda Urbana de la ONU y el Acuerdo de París sobre reducción de emisiones.

En el Capítulo I de este título, se regula el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), como marco esencial de orientaciones para la planificación sostenible de la movilidad por parte de todas las administraciones públicas, así como los documentos de desarrollo del DOMOS. El DOMOS incluirá las directrices generales para la movilidad sostenible y un sistema de indicadores como mecanismo de información sobre el estado del transporte y la movilidad, así como para la evaluación de las políticas implantadas. Además, como documentos complementarios del DOMOS, será necesario desarrollar directrices metodológicas, así como guías de buenas prácticas, con actuaciones y experiencias satisfactorias de los agentes del sistema de transportes y movilidad que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otros, recogiendo en este capítulo los ámbitos mínimos para su elaboración.

Asimismo, se establece la necesidad de elaborar planes de concienciación y sensibilización y de incluir la movilidad sostenible en la formación del sistema educativo, pues el acceso a una información pública fiable y relevante, la comunicación regular y persuasiva, así como la formación en nuevos conocimientos y habilidades, son elementos básicos para la participación de la sociedad en el análisis y definición de las políticas públicas en materia de movilidad sostenible, así como para el respaldo de su adopción y evaluación.

Las cuatro Secciones del Capítulo II abordan diferentes aspectos de la planificación y gestión de la movilidad, incluyendo obligaciones específicas en cuanto a los instrumentos de planificación de la movilidad.

En concreto, en la SECCIÓN 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) y su equivalente para las Comunidades Autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de transporte sostenible al trabajo.

En la SECCIÓN 2.^a se recogen los aspectos inclusivos de la movilidad, incluyendo una jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano, el fomento de la movilidad activa, las políticas y acciones de movilidad inclusiva para personas con diversidad funcional, así como las perspectivas de género y no discriminación en la movilidad.

La SECCIÓN 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras y edificaciones vinculadas al mismo. Se recogen, así, obligaciones en cuanto a la optimización energética de terminales de transporte, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones, así como el autoconsumo con fuentes de energía renovables en dichas instalaciones, la necesidad de analizar la viabilidad de dotar a determinadas vías de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público, vehículos de alta ocupación o con etiqueta ambiental de emisiones nulas, o aspectos específicos en cuanto a la reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas en puertos y aeropuertos.



Por último, la SECCIÓN 4.^a proporciona elementos para mejorar la información y gestión ambiental y de la energía por parte de los operadores de servicios de transporte.

Este Título II se complementa con una serie de disposiciones adicionales y finales:

La Disposición adicional 4.^a. fija el plazo para la aprobación del primer Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).

La Disposición adicional 5.^a. recoge la obligación de incluir en el DOMOS los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Además, la Disposición adicional 6.^a. contempla la elaboración de un Plan Estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, partiendo del análisis de sus principales impactos ambientales y la contribución de cada uno de los actores en la cadena de valor del sector.

Asimismo, con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor, mediante la Disposición adicional 7.^a. se crea la tasa por aprovechamiento especial de las zonas de bajas emisiones y mediante la Disposición final 2.^a se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo deseen puedan introducir una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones.

Además, la Disposición adicional 8.^a. contempla la obligación de las administraciones de disponer de protocolos de actuación que puedan adoptarse e implementarse ante episodios de alta contaminación.

Por otra parte, no debe olvidarse que, en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, cuya utilización, en general, redundaría en la mejora de la salud de las personas y genera confianza, siempre que se establezcan condiciones y medidas que permitan su uso de forma segura.

Por estas razones, la Disposición adicional 9.^a. se centra en el impulso decidido a la movilidad activa y en concreto en el papel de la bicicleta en el sistema de transportes, a través de la creación de un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que fomente y coordine las diferentes políticas y acciones en torno a este modo de transporte considerando no solo su uso recreativo y deportivo, su importancia para el fomento del cicloturismo o sus beneficios para la salud, sino entendiéndolo como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, y teniendo en cuenta su cadena de valor y el consiguiente impulso al desarrollo empresarial del sector

En la Disposición adicional 10.^a. se recogen las obligaciones de información que afectan a los titulares de puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica de vehículos, al objeto de su integración en los Puntos de Acceso Nacional que contempla la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que establece el



marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

La Disposición final 3ª recoge la modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para incluir en la negociación de los convenios colectivos las medidas para promover la implantación de planes de transporte sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la presente ley (lo cual será de aplicación progresiva según se recoge en la Disposición transitoria 1ª.)

VI

El Título III se dedica a la planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte.

El Capítulo I se refiere a la provisión de servicios de transporte terrestre de viajeros y servicios de movilidad en todo el territorio. En este capítulo se avanza hacia un enfoque ambicioso en la planificación y la provisión de los servicios de movilidad en el territorio, apostando por políticas públicas que integren los servicios tradicionales de transporte público, por carretera y ferrocarril, con los nuevos servicios de movilidad, con el fin de que la intervención pública pueda adaptarse a las necesidades reales de los ciudadanos y ciudadanas de un determinado entorno de manera flexible y eficiente, y, por tanto, más sostenible. Se apuesta, asimismo, por la intermodalidad y por la posibilidad de gestionar de manera integrada servicios e infraestructuras de transporte.

De esta manera, en primer lugar, y de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de definiciones, se establece que las administraciones públicas deben contribuir a garantizar el derecho a la movilidad a través de los servicios de transporte público, en el sentido recogido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como a través de los servicios de movilidad , que incluyen servicios como los de la movilidad compartida o colaborativa, o apoyándose en otros instrumentos, como subvenciones.

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

Además, con el objetivo de situar a las personas en el centro de las decisiones de política pública, se establece la necesidad de que el sistema de transportes y movilidad sea un sistema integrado, preferentemente configurado en red, sin perjuicio de las administraciones competentes sobre los distintos servicios.

Por último, se destaca la posibilidad de utilizar cualquier figura jurídica prevista en la normativa de contratos en aquellos servicios de transporte o de movilidad sostenidos con fondos públicos, así como la utilización de subvenciones o ayudas públicas. Asimismo, se reconoce la posibilidad de incluir la gestión integrada de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios.



El Capítulo II define las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal de acuerdo con lo dispuesto en la normativa europea, y establece determinadas prescripciones con la finalidad de exigir su justificación en base a motivos de interés público y de establecer los adecuados mecanismos de evaluación y seguimiento.

En primer lugar, se establecen los principios a los que deben responder las obligaciones de servicio público en servicios de transporte de competencia estatal y los contratos de servicio público, como son la proporcionalidad de la intervención pública en el mercado, la eficiencia en el sistema de transportes, la eficacia y eficiencia en la gestión del gasto público, la intervención temporal en el mercado, la cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas, así como otros principios inspiradores de la ley con carácter general como son los de transparencia, objetividad y no discriminación, de rendición de cuentas y responsabilidad.

Uno de estos principios básicos es el de corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal en el sentido de que cuando la administración territorial proponente de estas obligaciones no sea el Estado, aquella deberá financiar su establecimiento, así como el incremento de frecuencias o la modificación que soliciten de sus características y que impliquen un mayor coste. En el caso de obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península, su financiación en ningún caso será a cargo del Estado.

Tales medidas suponen una intervención pública en el mercado por motivos de interés público, por lo que, con carácter previo al establecimiento de obligaciones de servicio público, la ley determina que deberá elaborarse una propuesta que acredite la concurrencia de determinados requisitos y condiciones que justifiquen su aprobación por el Consejo de Ministros.

Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la Disposición final 4ª, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal, la posibilidad de que puedan liberalizarse ciertos tráficos, así como la modulación de su prestación en régimen de exclusividad.

De esta manera, se establecen condiciones en cuanto a su origen y destino, paradas intermedias y tráficos intermedios que puedan ser concurrentes con otros autonómicos. Por otro lado, las relaciones de movilidad cotidiana entre poblaciones de distintas comunidades autónomas no atendidas por servicios de competencia estatal, serán satisfechas por aquéllas mediante los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y las ciudadanas, siempre que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

Finalmente, se prevé que, de manera motivada, el Consejo de Ministros pueda autorizar la prestación del servicio en régimen de libre competencia.

Este capítulo se completa con una serie de disposiciones transitorias y finales.



La Disposición transitoria 2ª. fija el plazo para establecer un nuevo mapa concesional de servicios de transporte regular de viajeros por carretera de competencia estatal, integrado por el conjunto de servicios de competencia estatal, ajustado a los nuevos principios de la ley.

El mapa actual de las concesiones vigentes es el resultado de un proceso que ha evolucionado a lo largo de los casi cien años que han transcurrido desde la planificación de las primeras líneas regulares de viajeros. En este proceso han tenido lugar no solo cambios normativos, sino también sucesivas modificaciones, ampliaciones y unificaciones de tramos, así como diferentes traspasos de competencias entre Administraciones territoriales. Todo ello ha generado múltiples disfuncionalidades en el conjunto del sistema, como la existencia de numerosos contratos que no satisfacen adecuadamente la finalidad propia del transporte público regular de competencia estatal.

Asimismo, nos encontramos con ciertos contratos en los que se ha superado el plazo de duración previsto sin que la Administración haya licitado o adjudicado las nuevas concesiones que sustituirían a las prorrogadas, siendo necesario poner fin a la inseguridad jurídica que han generado estas situaciones, indeseables desde el punto de vista del interés general.

El acentuado ritmo de transformación social y territorial de las últimas décadas ha alterado los modelos de asentamiento de la población en España, cambiando notablemente las condiciones sociodemográficas preexistentes en el origen de las concesiones. Al incremento de la actividad económica en los entornos urbanos y la mayor movilidad recurrente en ellos, se une a la necesidad de reactivar y facilitar la movilidad en las zonas rurales, evitando las consecuencias negativas que puede producir el aislamiento de estos núcleos de población en los que resulta más acusado el descenso en el número de habitantes y su envejecimiento.

Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las administraciones públicas y garantice la rentabilidad de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.

En definitiva, el nuevo mapa proporciona una mayor seguridad jurídica al sistema y supone una oportunidad de ajustar la oferta actual a la demanda de la ciudadanía, permitiendo modernizar los servicios ofrecidos con arreglo a criterios de racionalidad, calidad, equidad y eficiencia.

Además de la disposición anterior, se incluye otra disposición transitoria cuyo objetivo es mejorar la calidad del gasto público. En la Disposición transitoria 3ª. se hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros competencia de la Administración General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros. El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto, pero no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población. Ninguna sociedad puede permitirse

financiar con dinero público trenes que vayan vacíos, porque ello tiene un alto coste de oportunidad (el dinero se podría dedicar a mejores usos para la ciudadanía) y no da respuesta a las necesidades de movilidad. En este sentido, para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda destinarse a financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes.

Por último, la Disposición final 4ª plantea la modificación de algunos artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, para hacerlos coherentes con el contenido de esta ley.

En primer lugar, y anticipando la regulación al mercado, se prevé en su artículo 42 la posibilidad de que reglamentariamente pueda exigirse autorización a vehículos que circulen a una velocidad igual o inferior a 40 kilómetros por hora, ante la opción de que, en el corto plazo, la aparición de nuevos tipos de vehículos de reparto de mercancías, hicieran necesaria la intervención en la regulación de dicho aspecto.

Por otra parte, se explicita que los nuevos servicios de movilidad colaborativa como el coche compartido, que son una realidad en el nuevo ecosistema de la movilidad desde hace unos años, constituyen una modalidad de transporte privado particular en el marco de la ordenación de los transportes terrestres, abriéndose la posibilidad de delimitar adecuadamente por vía reglamentaria dicha actividad económica, de la referida a la prestación de los servicios de transporte por cuenta ajena.

Asimismo, se incluye como nueva categoría de transporte público de viajeros, junto al transporte regular y discrecional, el transporte a la demanda, que deberá prestarse en el marco de un contrato administrativo, y permitirá a las administraciones públicas ajustar la prestación de servicios de transporte a las necesidades de zonas con escasa demanda.

Por último, se incluye en la ley, como un supuesto de arrendamiento de vehículos sin conductor, la actividad del uso temporal de vehículos, conocida como “carsharing”.

VII

El Capítulo III del Título III se refiere a la planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal y concretamente a establecer los criterios que permitan una adecuada toma de decisiones en su proceso de planificación y construcción. La Administración General del Estado es competente en la planificación, ejecución y gestión de las infraestructuras de transporte de interés general, que incluyen los puertos de interés general, los aeropuertos de la red de Aena SME, S. A., las carreteras y autovías de la Red de Carreteras del Estado y las líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

Las infraestructuras son la base del sistema de movilidad y logística de un país. Su desarrollo, cuando se traduce en mejoras efectivas para los usuarios, contribuye al desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social. No son un fin en sí mismas sino un instrumento para fines



superiores. Por su naturaleza de bien público, por implicar a diversos sectores y territorios, y por tener impactos a muy largo plazo que trascienden a los gobiernos y generaciones que las deciden, acometen y financian, la movilidad y las infraestructuras son un asunto de Estado.

La evolución de las infraestructuras de transporte en España se puede considerar un caso de éxito. Tras un esfuerzo inversor intenso, sostenido y eficaz, se ha superado el retraso del que se partía hace unas décadas, y ahora España dispone de una de las redes de infraestructuras de transporte más modernas y completas del mundo, integrada en la red supranacional europea de transporte, y que supera en muchos indicadores a los países más desarrollados de nuestro entorno. Esto ha permitido abrir España al mundo, aumentar la productividad y el PIB per cápita, equilibrar el territorio, y lograr mayores oportunidades para la vida de las personas, sin perjuicio de que todavía haya aspectos que corregir o en los que avanzar. Esta transformación se ha realizado por gobiernos de diferentes orientaciones políticas y con un alto grado de consenso social y político.

Sin embargo, algunas de las grandes infraestructuras de transporte construidas en España no han contribuido a la convergencia en PIB o renta per cápita de los territorios en los que se ubican, lo cual exige un ejercicio riguroso de análisis para asegurar que las inversiones que se planifiquen y ejecuten a futuro cumplan de manera eficiente la función para la que fueron concebidas.

Es importante tener en cuenta el coste de oportunidad de invertir en un activo que no resulta esencial o que se puede resolver con soluciones mucho más eficientes y de menos coste cuando cabe identificar en el territorio otras necesidades de inversión más apremiantes y que pueden contribuir a un mayor beneficio social.

En definitiva, debe considerarse que, dado el alto volumen de stock de capital acumulado en las últimas décadas en nuestro país, los rendimientos de una inversión adicional en infraestructura pueden ser decrecientes. Esto hace que una sobreinversión en infraestructuras, en lugar de conducir a una mayor prosperidad y desarrollo, reste competitividad al país, al incurrir en costes de oportunidad al drenar recursos de otras inversiones que sí serían más productivas. Además, la inversión en infraestructuras debe tender hacia un nuevo modelo adaptado a la nueva realidad. Sin perjuicio de que persistan conexiones y actuaciones de alto impacto pendientes, y sabiendo de la existencia de proyectos concretos que por su rentabilidad económica, social y medioambiental precisen ser acometidos, la necesidad de inversión en obra nueva se atenúa y, por contra, se incrementan las necesidades de mantenimiento y conservación, así como las derivadas de la introducción de tecnología o digitalización o las de adaptación al cambio climático.

Por último, de cara al futuro las prioridades han de centrarse no en las infraestructuras en sí mismas, sino en los servicios que prestan a los usuarios en un nuevo contexto demográfico, fiscal, tecnológico y de conciencia medioambiental.

La modernización y el incremento del patrimonio viario en España en las últimas décadas demandan recursos crecientes para su conservación y mantenimiento, y necesitan de la definición de un modelo de gestión innovador, que además dé respuesta a los avances tecnológicos que se están produciendo en el transporte por carretera.

Por tanto, una gestión eficiente de este patrimonio viario debe garantizar su adecuada conservación, de manera que no se deteriore y descapitalice, y que mantenga las condiciones precisas para contribuir a un transporte por carretera eficaz, sostenible, seguro y orientado a la

aplicación de las nuevas tecnologías para su explotación. Para ello, es preciso disponer de unos recursos financieros suficientes y estables, por lo que la identificación de fuentes e instrumentos de financiación constituye un aspecto esencial en la definición del modelo de gestión.

La utilización de las infraestructuras estatales en el ámbito aeroportuario, portuario y ferroviario está sometida a tasas, tarifas o prestaciones patrimoniales públicas de carácter no tributario, por lo que, para el caso de la red viaria, resulta necesario plantear posibles alternativas de financiación, orientada tanto a garantizar la adecuada conservación, como también a una mayor eficiencia de la red viaria y a la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero, contribuyendo a la internalización de los costes externos del transporte bajo los principios de “cobro al usuario pagador” y “quien contamina paga”. En este sentido, se introduce la Disposición adicional 13ª. en la que se establece la necesidad del presentar un estudio de alternativas que analice las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado. En todo caso, la implantación de este mecanismo de financiación sólo sería viable si se logra un consenso social y político suficiente.

Por otro lado, tal y como se ha mencionado anteriormente, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI en su estudio de Evaluación del Gasto Público correspondiente al año 2019 relativo a Infraestructuras de Transporte (“spending review”), presentado el 30 de julio de 2020, estableció una serie de propuestas para mejorar la calidad de la inversión pública, entre las que se encuentran la necesidad de evaluación ex ante y ex post del impacto económico, social y ambiental de planes y proyectos. Además, indica en su recomendación nº 7 que los proyectos de infraestructura se sometan a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica con el objetivo de aportar evidencias al proceso de toma de decisiones.

La necesidad de someter los proyectos de infraestructura a una evaluación de su rentabilidad socioeconómica ya se encuentra actualmente recogido en la normativa sectorial. Sin embargo, las conclusiones de estos análisis no siempre se tienen en cuenta de manera homogénea, aspecto en el que también tiene una gran influencia la financiación presupuestaria o extrapresupuestaria de las actuaciones correspondientes.

En el caso de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias se trata de inversiones financiadas extrapresupuestariamente y ya existen actualmente mecanismos que analizan la rentabilidad de las inversiones, si bien, desde una perspectiva puramente sectorial.

En el caso de las inversiones públicas financiadas por las autoridades portuarias, en primer lugar, el artículo 156 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece que el régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica de cada una de las autoridades portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios. En este contexto de autosuficiencia económica, las autoridades portuarias deben incluir dentro de su Plan de Empresa las inversiones previstas, que deberán contar con un análisis financiero y de rentabilidad. El Plan de Empresa es aprobado por cada Autoridad Portuaria y por Puertos del Estado.

En el caso de los aeropuertos de la red de Aena SME, S.A. las inversiones se establecen a través del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) previsto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre,

de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Las inversiones del DORA se financian a través de las tarifas aeroportuarias y su establecimiento se somete a trámite de participación de las compañías aéreas y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), lo que supone, de facto, un contrapeso suficiente para garantizar la rentabilidad de las mismas.

No ocurre lo mismo en el caso de las inversiones ferroviarias y viarias, que se financian en su mayoría presupuestariamente y en las que, de acuerdo con las conclusiones del estudio de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI al que se ha hecho mención anteriormente, no existen actualmente mecanismos suficientes para garantizar la rentabilidad económico-social de las inversiones y se recomienda reforzar estos mecanismos.

De hecho, en el caso de la planificación de inversiones tanto en materia viaria como ferroviaria, la normativa regulatoria sectorial existente hasta el momento, si bien prevé procesos de evaluación ex ante, no los establece en fases tempranas del proceso de toma de decisión, ni tampoco prevé la realización posterior de evaluaciones de resultados de las inversiones una vez ya completadas y puestas en servicio, ni su realización permite priorizar las actuaciones.

En este contexto, la disparidad de metodologías existentes para la realización de estas evaluaciones, y tal y como se recomienda por los organismos externos, aconseja el establecimiento de procedimientos comunes para los distintos tipos de evaluación socioeconómica, y en su caso financiera, a realizar para las infraestructuras viarias y ferroviarias de titularidad estatal, siempre teniendo en cuenta las determinaciones establecidas por la Unión Europea y las particularidades de actuaciones singulares como son las integraciones del ferrocarril en ámbitos urbanos.

En relación con todos los modos, la realización de una evaluación ex ante deberá incluir, en su caso, una perspectiva multimodal y de la influencia que una determinada infraestructura pueda tener sobre la movilidad general en su entorno durante el análisis preliminar.

Igualmente, la evaluación deberá prestar una atención especial a los objetivos climáticos y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos.

Además, se determina la necesidad de la realización de una evaluación ex post de los proyectos de inversión, en un plazo de cinco años desde su puesta en servicio, previendo la recopilación informática y la puesta a disposición de estos resultados en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Los análisis ex post deben realizarse de todo tipo de infraestructuras, con objeto de tener un análisis homogéneo y sistemático que pueda valorar la calidad del gasto público en España.

El capítulo se complementa con dos disposiciones finales (Disposición final 5ª y Disposición final 6ª), en las que se modifican respectivamente los artículos 15 y 19 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y los artículos 5 y 6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, a la que se añade también un artículo 46.bis, para adaptar ambas leyes al régimen de evaluaciones establecido en el Capítulo III del Título III de la ley.

Por su parte, en las disposiciones transitorias 4ª y 5ª se establece el régimen transitorio para la aplicación de los artículos incluidos en dicho capítulo.

VIII

El Título IV regula la financiación estatal del transporte público colectivo urbano de viajeros.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece en su artículo 26 la obligatoriedad para los municipios con población superior a 50.000 habitantes de contar con transporte colectivo urbano de viajeros. Por su parte, el 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, establece en su disposición adicional quinta, que 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.

El transporte urbano de viajeros es un ámbito de gran relevancia económica, social y ambiental. Según los datos de la Estadística de Transporte de Viajeros (TV) del Instituto Nacional de Estadística (INE), cada año se realizan en España más de tres mil millones de viajes urbanos en transporte regular colectivo, lo que representa más del 60% de todos los viajes realizados en España. Por otra parte, según la Comisión Europea, la circulación urbana es la causa del 40% de las emisiones de CO₂ y del 70% de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera.

Es, por tanto, evidente, que su trascendencia supera el ámbito estrictamente municipal y su desempeño tiene implicaciones para la sostenibilidad ambiental y la reducción de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, para la actividad económica general y para la cohesión social y territorial.

Por ello, la ley plantea una contribución financiera del Estado al transporte público colectivo urbano de viajeros que promueva una explotación eficiente del servicio de forma coherente en toda España, si bien, teniendo en cuenta las especificidades y condiciones económicas de cada ámbito de prestación, que incentive la corresponsabilidad de las demás administraciones en su sostenibilidad financiera y respetando el ámbito competencial vigente.

El nuevo sistema, que entrará en vigor en 2024, sustituye los dos sistemas actuales para contribuir al sostenimiento del transporte público colectivo urbano de viajeros, que siguen criterios y procedimientos diferentes: por una parte, un sistema de subvenciones nominativas aplicables a ámbitos concretos y, por otra parte, un sistema de subvenciones por concurrencia competitiva para el resto de los ámbitos locales. La nueva regulación crea un sistema homogéneo y objetivo para todo el territorio, pero teniendo en cuenta las condiciones objetivas que puedan tener relevancia para la prestación del servicio en cada caso concreto, así como las condiciones económicas de la entidad local titular del servicio con el fin de facilitar que todos los ciudadanos puedan acceder a un servicio de calidad con independencia de la capacidad de financiación de la entidad local titular del servicio.

El título se desarrolla en siete artículos. En primer lugar, se fijan los servicios objeto de financiación por parte del Estado que serán aquellos reservados a las entidades locales por la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y se incorporan también determinados servicios de ámbito urbano,

aunque su titularidad sea de otras administraciones, recogiendo así otras formas existentes de atender la movilidad urbana de forma eficiente y aumentando de esta manera la flexibilidad y equidad del sistema.

A continuación, se crea el “Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad, fondo carente de personalidad jurídica” (FESMO-FCPJ) como instrumento para gestionar las subvenciones, y se definen los dos destinos a los que se pueden dirigir las subvenciones, que son: los costes operativos directamente relacionados con la prestación del servicio, y proyectos de inversión en el ámbito de los servicios regulados en este Título IV. Las entidades que pueden ser beneficiarias de las subvenciones se establecen en los municipios que cumplen determinados requisitos y que prestan el servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros, a los que se suman otras entidades locales o consorcios que prestan servicios urbanos objeto de financiación, para reflejar la realidad de organización de la prestación de los servicios actuales. Asimismo, se regulan también condiciones que podrá establecer el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para promover los principios y objetivos de esta ley.

En el texto se recogen los conceptos en los que se basará la metodología de cálculo para la determinación de la cuantía de las subvenciones de los costes operativos, que se desarrollará reglamentariamente. Para favorecer la eficiencia en la prestación y el uso de los recursos públicos, se opta por vincular la subvención a parámetros de producción o demanda directamente relacionados con los costes operativos, y no subvencionar un porcentaje del importe de estos costes, pues estos podrían incorporar ineficiencias o distorsiones que se deben combatir. Ello no impide que se tengan en cuenta condiciones objetivas del ámbito de la prestación con incidencia en los costes, así como un factor de equidad para favorecer un servicio de calidad también en los municipios de menor renta o capacidad de financiación del servicio. Además, se establecen unos límites a la contribución financiera del Estado en relación con los costes operativos, y el déficit de explotación para evitar inequidades o distorsiones. Finalmente, se regula las convocatorias para proyectos de inversión que se puedan subvencionar con cargo al FESMO-FCPJ.

Por último, en la Disposición final 10ª se establece que este sistema de financiación se utilizará por primera vez para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2023, cuya primera liquidación será en 2024.

IX

El Título V se dedica a la innovación, la digitalización y la formación en transporte y movilidad.

En noviembre de 2020 el Consejo de la Unión Europea adoptó un documento de conclusiones (13026/20) sobre los espacios controlados de pruebas, conocidos internacionalmente como “sandboxes” y las cláusulas de experimentación como herramientas de un marco normativo favorable a la innovación, resistente al paso del tiempo y que dé respuesta a los retos disruptivos en la era digital, destaca que los espacios controlados de pruebas pueden brindar la oportunidad de potenciar la regulación mediante un aprendizaje normativo proactivo, propiciando que los reguladores adquieran un mayor conocimiento normativo y detecten los mejores medios para regular las innovaciones a partir de ensayos con datos reales, especialmente en una fase muy

temprana, lo que puede ser especialmente importante frente a grandes incertidumbres y retos perturbadores, así como para la elaboración de nuevas políticas.

Asimismo, subraya que los espacios controlados de pruebas deben respetar y fomentar la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, así como del principio de precaución. Debe garantizarse siempre un elevado nivel de protección, entre otros, de los ciudadanos, los consumidores, los trabajadores, la salud, el clima y el medio ambiente, así como la seguridad jurídica, la estabilidad financiera, la igualdad de condiciones y la competencia leal, y deben respetarse los niveles de protección existentes.

En este contexto, el Capítulo I del Título V regula un sandbox o espacio controlado de pruebas normativo para el ámbito del transporte y la movilidad, dirigido a la innovación regulatoria, en la medida en que su finalidad es que la administración conozca la actividad innovadora propuesta por el promotor, valore su acomodación al marco regulatorio vigente y adopte, en su caso, las modificaciones normativas que resulten necesarias.

Se trata de un conjunto de disposiciones cuyo objetivo es que del resultado de los proyectos que se prueben en el espacio controlado de pruebas se obtenga una propuesta normativa conjunta entre el promotor de la prueba y las administraciones involucradas en su desarrollo y control que garantice que la regulación incorpore la visión práctica de los operadores del mercado, resultando de todo ello una evidente utilidad y que no sea percibido como un impedimento u obstáculo al ejercicio de la actividad empresarial.

El espacio controlado de pruebas busca poner a prueba proyectos de innovación en movilidad entendida como proyectos que generen nuevos modelos de negocio, aplicaciones, procesos o productos para la prestación de servicios de movilidad y otros servicios complementarios, y no meras propuestas de modificación normativa, sin perder de vista la seguridad en el desarrollo de estas pruebas estableciendo un control de sus riesgos.

Con esta prueba se pretende avanzar en la regulación normativa para incluir nuevas formas de movilidad y adaptarse a los cambios tecnológicos que afectan a dicha movilidad, con una evidente vocación transformadora.

En este capítulo, se regula todo el proceso para la participación de un proyecto en el espacio controlado de pruebas, desde la solicitud de participación, sus requisitos, sujetos intervinientes y condiciones de participación, hasta el resultado y finalización de dicha participación. Asimismo, se regula todo el proceso de gobernanza y la condición de los participantes en las pruebas.

X

El Capítulo II Título V se refiere a los vehículos automatizados y su incorporación al sistema de transportes. La inteligencia artificial es un concepto que se aplica a los sistemas que manifiestan un comportamiento inteligente, pues son capaces de analizar su entorno y pasar a la acción (con cierto grado de autonomía) con el fin de alcanzar objetivos específicos. La utilización de la misma es cada vez más intensa en el ámbito del transporte y la movilidad. De manera específica, la innovación en los vehículos no tripulados, conectados o automatizados es constante, incluyendo

en este campo tanto los drones o aeronaves no tripuladas (UAS en sus siglas en inglés), como los vehículos automatizados por carretera, trenes y embarcaciones náuticas autónomas.

La utilización de estos vehículos no se encuentra permitida de forma generalizada hoy en día, y desde el punto de vista de seguridad, cada tipo de vehículo cuenta con un marco regulatorio sectorial, tanto a nivel europeo como, en ocasiones, a nivel nacional. Además, se trata de marcos normativos en constante evolución. Por ello, no es objeto de esta ley regular el funcionamiento de los vehículos ni sus condiciones de seguridad.

El capítulo comienza con un artículo sobre los principios de actuación de las administraciones públicas para la regulación y promoción de la introducción progresiva de los vehículos automatizados en el sistema de transportes. Este artículo, de carácter programático, aplicaría a cualquier tipo de vehículo automatizado, mientras que el resto de artículos que forman parte de este capítulo se refieren específicamente a la conducción automatizada por carretera.

La conducción automatizada por carretera presenta oportunidades para mejorar la seguridad vial, la sostenibilidad y eficiencia del sistema de transportes, la inclusión y accesibilidad de los ciudadanos y las ciudadanas, y la respuesta a las nuevas necesidades de movilidad. Las administraciones públicas deben facilitar el desarrollo, investigación e innovación de esta tecnología que puede ofrecer considerables beneficios para la sociedad. Con una adecuada regulación y política pública en conducción automatizada, se podrá proteger la seguridad física y ciberseguridad de la ciudadanía y los derechos de las personas en el desarrollo de estas tecnologías y de sus datos, al tiempo que se alcanzan objetivos de interés público.

La ley sienta las bases para regular la futura operación de los vehículos automatizados de pasajeros y mercancías en vías públicas. Al mismo tiempo, la ley promueve la realización de pruebas de esta tecnología a través de dos actuaciones: por un lado, crea una ventanilla única a través de la cual los interesados pueden consultar la información sobre los procedimientos de pruebas y realizar los trámites correspondientes; por otro, se da preferencia de acceso a espacios controlados de pruebas a los vehículos automatizados y servicios de transporte prestados con estos vehículos. Estas dos actuaciones tratan de facilitar la colaboración público-privada, esencial para poder avanzar en el desarrollo de esta tecnología y de su regulación sin imponer cargas administrativas innecesarias.

En este sentido, se plantea la Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA) como una ventanilla única que facilite la realización de pruebas de estos vehículos en vías públicas.

Asimismo, se establece la obligación a los órganos competentes en la regulación del transporte por carretera a adecuar su normativa a este tipo de vehículos.

XI

El Capítulo III Título V se refiere a la digitalización y la promoción de los datos abiertos en materia de transportes y movilidad.

La innovación basada en los datos reportará enormes beneficios a la ciudadanía, por ejemplo, para la nueva movilidad y su contribución al Pacto Verde Europeo.

La Estrategia Europea de datos publicada en 2020 tiene entre sus objetivos crear un mercado único de datos que garantice la competitividad global y la soberanía de los datos de Europa a través de la creación en nueve sectores estratégicos de espacios de datos europeos comunes, capaces de garantizar que haya más datos disponibles para su uso en la economía y la sociedad. Las acciones que llevan al desarrollo de estos espacios de datos se están vehiculando a través de las diferentes estrategias que la Comisión Europea está desarrollando para cumplir con las prioridades establecidas para el periodo 2019-2024. Concretamente, se prevé la creación y desarrollo de un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad para situar a Europa en la vanguardia del desarrollo de un sistema de transportes inteligente, incluidos los automóviles conectados y otros modos de transporte.

En lo que se refiere al transporte, en diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó su "Estrategia de movilidad sostenible e inteligente" que incluye específicamente una acción dedicada a la "Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad más inteligente".

Por otro lado, la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, traspuesta al ordenamiento jurídico nacional mediante el Real Decreto 662/2012, recoge seis acciones prioritarias a llevar a cabo, de las cuales cuatro de ellas dan lugar a puntos de acceso nacionales de información. Son los denominados puntos de acceso nacionales sobre suministro de servicios de información: sobre desplazamientos multimodales, de tráfico en tiempo real, sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, y sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales, que se encuentran regulados mediante los Reglamentos Delegados de la Comisión Europea 1926/2017, 962/2015, 886/2013 y 885/2013, respectivamente.

En el ámbito de los servicios de transporte y movilidad, es de especial relevancia el Punto de Acceso Nacional Español de Transporte Multimodal, también denominado de suministro de información sobre desplazamientos multimodales, pues persigue poner a disposición de terceros los datos en soporte digital de la oferta de transporte y de los servicios de movilidad de viajeros, así como de las infraestructuras al servicio de ésta, con el consiguiente potencial para el desarrollo de aplicaciones en este ámbito.

El Reglamento Delegado (UE) 1926/2017 que regula este punto de acceso nacional, prevé la incorporación progresiva de los datos en soporte digital, y alienta a los Estados miembros a buscar formas económicamente eficientes y adecuadas a las necesidades de digitalización de la información de los diferentes modos de transportes y servicios de movilidad de viajeros.

Para facilitar la disponibilidad de datos abiertos en el ámbito del transporte y la movilidad de viajeros, es esencial, por una parte, impulsar la digitalización de las empresas de transporte y los gestores de infraestructuras, que son quienes deben proporcionar una parte importante de los datos; por otra parte, es necesario incluir en la ley la obligatoriedad de proporcionar estos datos, de acuerdo con la normativa europea, con características y funcionalidades específicas. Adicionalmente, es preciso también regular el acceso a esta información y modo de utilización de estos datos por parte de terceros.

En todo caso, para la información generada por las administraciones y determinados organismos, entidades y sociedades mercantiles del sector público -algunas de ellas con competencias o que ejercen su actividad en el ámbito del transporte y sus infraestructuras- resulta de aplicación lo establecido en la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público, y que tiene por objeto facilitar la creación de productos y servicios de información basados en documentos del sector público, y reforzar la eficacia del uso transfronterizo de esta información por parte de los ciudadanos y de las empresas privadas para que ofrezcan productos y servicios de información de valor añadido.

Por último, dentro de este Título, se incluye un artículo relativo a la prospección y detección de las necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

El sector del transporte y la logística están cambiando muy rápidamente. La introducción acelerada de la digitalización, las nuevas tecnologías o la automatización de procesos, entre otras cuestiones, requieren de nuevos perfiles profesionales con una formación adaptada a las necesidades reales del sistema productivo. Ya existen en España mecanismos de carácter transversal para la identificación de nuevas necesidades formativas, tanto desde el ámbito universitario como desde el ámbito de la formación profesional o de capacitación. Sin embargo, desde el sector del transporte se ha manifestado en diversas ocasiones, la necesidad de abordar este sector de una manera más específica, que es precisamente lo que se pretende en este artículo.

XII

El Título VI tiene por objeto regular determinadas cuestiones en materia de transporte de mercancías y de logística.

El sector del transporte de mercancías y la logística en España tiene un valor estratégico innegable para la economía nacional, tal y como lo corroboran las magnitudes económicas sobre su participación en el PIB, su dimensión y el número de empleos que genera.

El transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril de competencia estatal se encuentran regulados en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Además, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, establece el marco nacional del derecho contractual aplicable en estos dos sectores de actividad.

Sin embargo, las dificultades en el funcionamiento de los distintos modos de transporte tienen un carácter diferente.

El transporte de mercancías por ferrocarril representa en España una cuota de mercado muy baja (4% de t-km) y resulta necesario impulsar una política activa para conseguir que su participación sea mayor a fin de lograr un sector del transporte de mercancías más eficiente y con un menor impacto de costes medioambientales en el conjunto de la sociedad. En los últimos 20 años, se han diseñado numerosos planes para alcanzar este fin, sin que hasta el momento esta política haya

tenido el éxito esperado. Sin embargo, este objetivo puede alcanzarse a través de la implementación de medidas concretas que no requieren de un instrumento legal. Sí que resulta esencial poder disponer de un instrumento que establezca acciones concretas para impulsar este tipo de transporte, tal y como se establece en la Disposición adicional 12^a.

Asimismo, es necesario contribuir a la mejora del funcionamiento de la cadena logística. En este sentido, este título contiene también una serie de artículos que se refieren a los nodos logísticos. La actividad logística es una parte fundamental tanto de la gestión de la cadena de suministro como de la distribución. Consiste en la organización y gestión de los flujos de bienes relacionados con la compra, producción, almacenamiento, distribución y disposición, reutilización e intercambio de productos, así como la prestación de servicios de valor agregado.

Una gran parte de la actividad logística se produce en los denominados “nodos logísticos” que, tal y como se recoge en el Artículo 2 de definiciones, son puntos de intercambio de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía.

Para un adecuado funcionamiento del sistema logístico resulta necesario categorizar los nodos logísticos, designándose aquellos que deban ser calificados como nodos de importancia estratégica, que deben cumplir determinadas condiciones y que serán considerados prioritarios a efectos de las inversiones que se requieran. De manera complementaria, las comunidades autónomas pueden designar los nodos logísticos de interés autonómico y se establece la necesidad de establecer un catálogo de nodos logísticos.

XIII

El Título VII se refiere a la participación pública y la transparencia.

El desarrollo de proyectos relacionados con las infraestructuras y los transportes suponen impactos relevantes sobre las comunidades en las que se desarrollan.

Facilitar la participación ciudadana en el desarrollo de proyectos, se ha demostrado internacionalmente como una herramienta eficaz y valorada a la hora de acometer políticas públicas de manera consensuada y principalmente orientadas a la ciudadanía.

Este hecho se intensifica cuando las acciones de un proyecto inciden directamente en la calidad de vida de la población y su entorno, tanto por los posibles efectos ambientales derivados de la ejecución del proyecto, como por otros que puedan incidir en la movilidad, en el equilibrio territorial o en las expectativas de desarrollo. Lo dispuesto en este título parte de la regulación general contenida en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, refiriéndose a la misma con el objeto de asegurar el cumplimiento de sus principios y obligaciones en el ejercicio de actuaciones y políticas relacionadas con la movilidad.

En este sentido, cabe destacar que el contenido de este título enlaza con el concepto de “Gobierno Abierto”, que tiene como objetivo que los ciudadanos y las ciudadanas colaboren en la creación y la mejora de los servicios públicos y en el robustecimiento de la transparencia y la rendición de



cuentas. El concepto de Gobierno Abierto se sustenta en tres pilares básicos: la Transparencia, la Colaboración, la Participación.

Con el fin de seguir avanzando en materia de participación ciudadana, transparencia y publicidad activa, y en base al cambio de paradigma de la movilidad, centrada en el individuo, la Administración debe poner a disposición de éste todas las herramientas que le puedan ayudar a satisfacer sus necesidades en el ámbito del transporte. Por ello se impone la necesidad de mantener actualizada una página web en el dominio del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que contenga toda la información prevista en esta ley y que se difunda el material divulgativo.

Además, en este título se obliga a la Administración a elaborar un informe de actividad periódico en materia de políticas públicas de movilidad y transporte.

XIV

El Título VIII corresponde al régimen sancionador.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 25 de la Constitución española, que consagra el principio de legalidad en materia sancionadora, es preciso una norma con rango de ley para habilitar el ejercicio de la potestad sancionadora. Esta deberá adecuarse a los principios que con carácter básico recoge el Capítulo III del Título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. En concreto, el Título VIII se divide en 8 artículos donde se regula la potestad sancionadora, los sujetos responsables, el procedimiento sancionador, así como el régimen de infracciones y sanciones, con la debida clasificación en graves y leves.

Este régimen se ha configurado bajo el principio de intervención mínima del derecho sancionador, pues se considera que los objetivos de la ley no se lograrán a base de rígidas sanciones sino mediante un importante impulso de la formación en materia de movilidad sostenible y una actuación administrativa basada en los principios de colaboración y cooperación. Es por este motivo por el que el régimen sancionador incluye solo aquellas conductas que puedan perjudicar al Sistema Nacional de Movilidad Sostenible y prevé sanciones de cuantía no excesivamente elevada.

TITULO PRELIMINAR

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos, las ciudadanas y las empresas puedan disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, justo e incluso como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y calidad del aire.

2. En particular esta ley pretende:

- a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.
- b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.
- c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad,
- d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.
- e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

Artículo 2. Definiciones.

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

- a) Accesibilidad: facilidad de acceso de un usuario a un medio de transporte o infraestructura, con independencia del estado de sus capacidades de desplazamiento u otras capacidades o condiciones socioeconómicas, de su edad, sexo, género, raza o cualquier otra condición.
- b) Análisis de ciclo de vida: proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías.
- c) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de movilidad activa.

- d) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.
- e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte por carretera reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.
- f) Centro de trabajo: lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.
- g) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible.
- h) Costes externos o externalidades negativas: costes económicos asociados al transporte y la movilidad, como accidentes, congestión, contaminación atmosférica, cambio climático, ocupación y fragmentación del territorio, o ruido, cuyo coste social no se refleja en el precio, lo que puede provocar que no se tengan en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.
- i) Distribución urbana de mercancías: referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.
- j) Fuente de energía renovable: fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, contribuyendo a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.
- k) Energía eléctrica renovable: energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.
- l) Gestión de la demanda de movilidad: actuaciones destinadas a lograr que los ciudadanos y las ciudadanas modifiquen sus incentivos, hábitos y pautas de movilidad a gran escala, usando diversas alternativas viables, efectivas y atractivas que provoquen esos cambios con el fin de reducir las externalidades negativas del transporte.
- m) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchos usuarios, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.
- n) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio

industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

- ñ) Medio de transporte: vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.
- o) Medio motorizado: vehículo para el transporte de personas y mercancías dotado de un sistema de tracción propio a motor.
- p) Medio no motorizado: forma de desplazamiento en la que se emplea un vehículo no motorizado (bicicleta, patinete, etc.).
- q) Modo de transporte: clasificación generalista de los medios de transporte atendiendo al tipo de vehículo o la forma de desplazamiento.
- r) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta.
- s) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de diversidad funcional, nivel de renta, lugar de residencia, edad o pertenencia a un determinado grupo social.
- t) Movilidad obligada: desplazamiento que, independientemente de su origen o destino, se realiza generalmente con frecuencia diaria y trayecto fijo para desarrollar tareas o funciones laborales, educativas o de acceso a servicios básicos.
- u) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo y la fragmentación de hábitats.
- v) Nodo Logístico: área de intercambio de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba los centros de transporte por carretera, las instalaciones ferroviarias de intercambio modal, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferroportuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.
- w) Plan de movilidad sostenible: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

- x) Plan de movilidad sostenible simplificado: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente.
 - y) Plan de transporte sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas mediante un proceso participativo, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.
 - z) Servicios de transporte público a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.
 - aa) Servicios de movilidad compartida: servicios de transporte distintos de los sistemas de transporte público colectivo, de los taxis y del arrendamiento de vehículos con conductor, que pueden tener o no base fija, en los que a través de una plataforma intermediaria los ciudadanos y las ciudadanas pueden disponer a cambio de una contraprestación dineraria de un medio de transporte para satisfacer sus necesidades de movilidad. Se incluyen en esta categoría el “carsharing”, “motosharing”, bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, el denominado “carsharing” constituye una modalidad del arrendamiento de vehículo sin conductor.
 - bb) Servicios de movilidad colaborativa o “carpooling”: Servicios en los que varios usuarios comparten en un mismo viaje un vehículo terrestre a motor, efectuado a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Los usuarios se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.
 - cc) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.
 - dd) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.
2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del Título V, se entenderá por:

- a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del Título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.
- b) Comisión de Expertos en Movilidad (“Comisión de Expertos”): grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el Capítulo I del Título V de esta ley.
- c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad (“espacio controlado de pruebas”): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se regirá bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.
- d) Innovación en movilidad: aquella que pueda dar lugar a nuevos modelos de negocio, aplicaciones, procesos o productos para la prestación de servicios de movilidad y otros servicios complementarios y no encuentran cobertura en el marco regulatorio vigente o entran en conflicto con éste.
- e) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas (“Oficina”): la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del Título V de esta ley.
- f) El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.
- g) Participante: cualquier persona física o jurídica ajena al promotor que es destinataria de la prueba, por cuanto obtiene un beneficio o asume un riesgo en relación con un proyecto piloto de innovación en movilidad o una o varias pruebas del proyecto.
- h) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del Título V de esta ley.
- i) Protocolo: documento que contiene los términos y condiciones, tanto técnicos como normativos, conforme a los que se realizarán las pruebas, las limitaciones a las que estará sujeto el desarrollo del proyecto y cualquier otro aspecto relevante para el proyecto piloto propuesto por el promotor y aceptado o incluido por la Comisión. Se suscribirá por el promotor y la Oficina.
- j) Proyecto piloto de innovación en movilidad (“proyecto” o “proyecto piloto”): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del Título V de esta ley.

- k) Proyectos de interés general: proyectos piloto iniciados de oficio por las autoridades competentes o en cuya participación se encuentren interesadas por afectar al interés general. La posibilidad de que existan proyectos de interés general que se acojan a lo dispuesto en esta ley no prejuzga la realización de otras pruebas o actuaciones con características propias por parte de las autoridades competentes.
 - l) Prueba: cada uno de los ensayos de alcance limitado, según lo previsto en el protocolo.
3. De manera específica, en relación con los vehículos a motor en vías públicas o de uso común referidos en el capítulo II del Título V, se entenderá por:
- a) Sistema de conducción automatizada (ADS): sistema compuesto por hardware y software que ejercita la tarea de conducción dinámica (DDT) completa del vehículo de manera sostenida.
 - b) Tarea de conducción dinámica (DDT): capacidad de ejercitar las tareas de la conducción necesarias para mover un vehículo incluyendo, movimiento lateral y/o longitudinal, monitorización del entorno de la vía; respuesta ante la detección de objetos y eventos e incidencias en la vía; y planificación, realización y señalización de maniobras.
 - c) Dominio de Diseño Operativo (ODD): condiciones específicas (como, por ejemplo, medioambientales, geográficas, luminosidad, tipo de tráfico en la vía, tipo de vía, velocidad, climatología, u otras) en las cuales un determinado sistema de conducción automatizado está específicamente diseñado para funcionar u operar.
 - d) Vehículo automatizado: vehículo altamente automatizado o totalmente automatizado.
 - e) Vehículo altamente automatizado: vehículo de motor dotado de un ADS que le permite circular en su ODD sin necesidad de intervención humana.
 - f) Vehículo totalmente automatizado: vehículo de motor dotado de un ADS que le permite circular por cualquier vía y condiciones sin necesidad de intervención humana.

Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas.

1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.
2. Las administraciones públicas, en ejercicio de sus competencias en materia de transportes podrán concertar el establecimiento de criterios y objetivos comunes con el fin de mejorar la calidad del sistema de movilidad, empleando para ello los instrumentos de gobernanza regulados en el TÍTULO I de la presente ley.

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.
2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.
3. El sistema de movilidad definido en el apartado anterior constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, socialmente inclusivo y respetuoso con la salud y el medioambiente.
4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.
5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida.

Artículo 5. Principios rectores.

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

1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto: Se incluye la seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.
2. Cohesión social y territorial: La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos con independencia de su lugar de residencia.
3. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:
 - a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.
 - b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.
 - c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.

- d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.
4. Servicio al desarrollo económico sostenible: La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo.
 5. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.
 6. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de administración pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.
 7. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, (ii) las políticas comunitarias sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.
 8. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando al ciudadano y ciudadana en el centro de las decisiones.
 9. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la “ciudad de proximidad” de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

TÍTULO I

Sistema Nacional de Movilidad Sostenible

Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.
2. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible responde a una acción coordinada y cooperativa de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales y podrá contemplar medidas en todas las áreas que afectan a la movilidad y los transportes, respetando el reparto competencial vigente.
3. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible facilita la participación de los sectores productivos, el ámbito académico y la sociedad civil en la definición de las políticas de transporte y movilidad.
4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:
 - a) La Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.
 - b) El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.
 - c) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
 - d) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.

Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

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

- a) El establecimiento de objetivos, metodologías e instrumentos de seguimiento de las políticas de transporte y movilidad desarrolladas por las administraciones, a través del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), al que se refiere el Artículo 15 y sus documentos de desarrollo.
- b) La coordinación de los servicios de transporte y movilidad cualquiera que sea el sistema de movilidad utilizado.
- c) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.
- d) El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas coordinadas en materia de movilidad e inversiones.



- e) La implementación de un sistema que permita suministrar información al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el Artículo 13 de esta ley.
- f) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el Artículo 5 de esta ley.
- g) El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de transporte sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el Capítulo 2 del Título II.
- h) La gestión integrada del sistema desde criterios de seguridad (seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad), calidad y eficiencia.

Artículo 8. La Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

1. Se crea, como órgano de cooperación regulado por el artículo 145 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, destinada a la gobernanza del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible. Tiene por finalidad contribuir a una actuación eficaz, coherente y cooperativa de las administraciones competentes en materia de transportes y movilidad.
2. La Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes tiene como finalidad una cooperación eficaz y coherente de la Administración General del Estado, de las comunidades y ciudades autónomas, y de las administraciones locales en materia de transporte y movilidad.

Artículo 9. Composición y adopción de acuerdos por la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

1. La Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes estará compuesta por la Presidencia, dos Vicepresidencias y las Vocalías.
2. La presidencia corresponderá a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que podrá ser sustituido por la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
3. Las Vicepresidencias corresponderán a las personas titulares de las Secretarías de Estado de Medio Ambiente y de la Subsecretaría del Ministerio de Interior, que podrán ser sustituidas, respectivamente, por la persona titular de la Secretaría de Estado de Energía y por la persona titular de la Dirección General de Tráfico.
4. Las vocalías tendrán la siguiente distribución:
 - a) Diecinueve vocalías corresponderán a las personas titulares de las Consejerías de las Comunidades y Ciudades Autónomas que tengan atribuidas las competencias en materia de movilidad y transportes.
 - b) Tantas vocalías como municipios de más de un millón de habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.

- c) Seis vocalías corresponderán a entidades locales con competencias en materia de movilidad y transporte que no estén incluidas en el apartado b), que serán designados por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.
- 5. La Secretaría, con voz y sin voto, corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- 6. La Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes aprobará su reglamento interno por mayoría absoluta. El resto de acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes. Sus acuerdos serán vinculantes salvo para las administraciones que hayan votado en contra.

Artículo 10. Funciones de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

- 1. La Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes tendrá, las siguientes funciones:
 - a) Informar preceptivamente el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios, así como sus revisiones y los criterios para la determinación de los grandes centros de actividad que requieren de un plan de movilidad sostenible.
 - b) Aprobar la estructura y funcionamiento del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), así como acordar los objetivos y contenidos de la información.
 - c) Contribuir a la elaboración de la memoria bienal sobre el funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.
 - d) Solicitar los informes que se acuerden al Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.
 - e) Tomar en consideración los informes que emanen del Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.
 - f) Todas aquellas que contribuyan a mejorar la cooperación de las administraciones públicas en materia de movilidad y transportes.
- 2. A tales efectos, se elaborará un Plan de Trabajo bienal.

Artículo 11. El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.

- 1. Se crea el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles, como un órgano del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- 2. Es el máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, los usuarios y las administraciones públicas.

3. El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles se organizará por secciones correspondientes a los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad.
4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, así como de todas las administraciones territoriales con competencias en materia de movilidad y transportes, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las organizaciones representativas de los consumidores y usuarios, la academia y, en general, de las entidades cívicas y sociales.
5. La presidencia del Consejo será desempeñada por la persona designada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 12. Funciones del Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.

El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles tendrá las siguientes funciones:

- a) Emitir informes preceptivos en el procedimiento de elaboración del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos de desarrollo, así como en sus revisiones. Así mismo informará el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).
- b) Informar en cualquier asunto que pueda serle sometido por el Gobierno o las demás administraciones competentes en materia de movilidad y transportes, en todos aquellos asuntos de su competencia cuya trascendencia para el sistema de movilidad lo haga aconsejable.
- c) Realizar propuestas en relación con la movilidad y los transportes sostenibles.
- d) Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de transporte público colectivo, servicios de movilidad, infraestructuras de transporte y de los demás sistemas de transporte y movilidad, incluyendo la movilidad activa, que sean establecidas por las administraciones competentes en la materia.
- e) Desarrollar una labor permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, según lo establecido en el Artículo 92, sin perjuicio de la labor de otros órganos sobre esta materia.
- f) Informar en otros supuestos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 13. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

1. Se crea el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) como instrumento digital del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible bajo la dirección del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. Con él se trata de garantizar la disponibilidad para todas las administraciones y en las condiciones que se establezca reglamentariamente en datos abiertos, de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las

administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros. Dichos datos deberán seguir las especificaciones técnicas indicadas desde la Oficina del Dato, integrada dentro de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.

2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el Artículo 15
3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de viajeros como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.
4. A los efectos de incorporar los servicios de transporte y movilidad de viajeros, el EDIM integrará la información recogida en el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal al que se refiere el Artículo 89.
5. Con el fin de lograr la máxima fiabilidad de la información que se produzca, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, previo informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, establecerá la definición y normalización de datos y flujos, la selección de indicadores y los requerimientos técnicos necesarios para la integración de la información y para su análisis desde la perspectiva del principio de accesibilidad universal. Asimismo, establecerá el cronograma temporal para su desarrollo de acuerdo con los recursos que puedan disponerse.
6. El EDIM estará a disposición de las administraciones públicas. Asimismo, en los términos de acceso y difusión que se acuerden en la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, se podrá poner a disposición de los gestores y profesionales de la movilidad y transportes y de los ciudadanos y las ciudadanas.
7. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y las Entidades Locales acordarán, en el marco de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, el modo de acceso a sus sistemas de información respectivos para permitir la alimentación de este sistema de información de la manera más rápida y automática posible, y los datos necesarios para su mantenimiento y desarrollo. Del mismo modo, las administraciones locales, autonómicas y estatal, acordarán las condiciones para el acceso y disposición de los datos que formen parte del sistema de información que precisen para el ejercicio de sus competencias.



Artículo 14. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

1. Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la o las partidas necesarias para asegurar el adecuado funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, incluyendo, entre otras, las siguientes:
 - a) Costes de funcionamiento y secretaría del propio Sistema Nacional de Movilidad Sostenible y de sus instrumentos de gestión y participación.
 - b) El adecuado desarrollo del EDIM.
 - c) Programas de sensibilización e información a la ciudadanía.
 - d) Otras actividades de análogo carácter que se determinen en el Plan de Trabajo bienal al que se refiere el Artículo 10
2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá suscribir instrumentos de colaboración con otros departamentos ministeriales, con otras administraciones públicas y con entidades públicas o privadas, para la realización de las actividades recogidas en este Título, que podrán ser financiadas con cargo a los créditos asignados al Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

TÍTULO II

Fomento de la movilidad sostenible

CAPÍTULO I

Bases para la movilidad sostenible

Artículo 15. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios.

1. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.
2. El DOMOS y los documentos complementarios forman parte del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.

3. Para la elaboración del DOMOS se seguirá el siguiente procedimiento:

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará una comisión técnica integrada por representantes de todas las administraciones, y cuya función será la elaboración del anteproyecto de DOMOS sobre la base del índice de contenidos que presentará el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Reglamentariamente se desarrollará la composición de esta comisión. Dicha comisión técnica contará en todo caso con representación del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico y del Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico.

El anteproyecto será informado por la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes y el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles, por último, sometido a información pública. Analizadas y valoradas las alegaciones, la comisión técnica elaborará una propuesta definitiva.

El DOMOS será aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, y remitido para su conocimiento a la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

Este mismo procedimiento será aplicable a la tramitación de las revisiones periódicas del DOMOS, que se realizarán, como máximo, cada diez años.

4. El DOMOS tendrá carácter vinculante para todas las políticas públicas de la Administración General del Estado y en especial condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad. Las demás administraciones lo podrán asumir cuando así voluntariamente lo acuerden.

5. Formarán parte del contenido mínimo del DOMOS:

- a) Directrices generales para una movilidad sostenible.
- b) Objetivos, sendas e hitos cuantitativos y cualitativos de carácter indicativo de las políticas de las administraciones públicas.
- c) Orientaciones sobre los criterios de planificación de infraestructuras de transporte, tanto para generación de nueva infraestructura como para la gestión sostenible y eficiente de la conservación de las infraestructuras existentes.
- d) Sistema de indicadores para el seguimiento de los objetivos, sendas e hitos.
- e) Relación de los ámbitos temáticos de otros instrumentos de la movilidad sostenible, como las directrices metodológicas y guías de buenas prácticas.
- f) Elementos de las estrategias y planes de las administraciones públicas en materia de información, sensibilización y formación.
- g) Este contenido podrá ser ampliado por acuerdo de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

6. Los documentos complementarios del DOMOS, regulados en los Artículos 18 y 19 de esta ley, serán informados preceptivamente por la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes y por el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles, y sometidos a información pública antes de su aprobación por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 16. Directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS.

1. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS han de contener pautas generales que pueden seguir las administraciones públicas y otras entidades en el desarrollo de sus competencias y funciones en materia de transportes y movilidad.
2. Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos:
 - a) Los mecanismos e instrumentos para integrar la gestión de la movilidad con la ordenación del territorio y la planificación urbana, incluyendo los fundamentos para la evaluación previa de la movilidad generada por nuevos desarrollos urbanísticos.
 - b) Los procesos de participación pública.
 - c) Los procedimientos para la elaboración periódica de encuestas de preferencias de movilidad y de movilidad declarada de los ciudadanos y ciudadanas.
 - d) Los instrumentos normativos y financieros a implementar para la creación de incentivos y estímulos a la inversión privada en el despliegue de tecnologías y soluciones innovadoras.

Artículo 17. Sistema de indicadores para el seguimiento de sendas e hitos a incluir en el DOMOS.

1. El sistema de indicadores a incluir en el DOMOS debe ser un mecanismo de información para disponer de datos cuantitativos y cualitativos sobre el estado del transporte y la movilidad, así como del estado de las infraestructuras.
2. La selección de los indicadores y sus variables seguirá los siguientes criterios: integridad; calidad, compatibilidad y comparabilidad; rendimiento, impacto y eficiencia; y accesibilidad, sostenibilidad, transparencia y claridad.
3. El sistema de indicadores se integrará tanto en el EDIM como en el Observatorio del Transporte y la Logística en España, que gestiona el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
4. El sistema de indicadores permitirá realizar evaluaciones integradas de los resultados de las políticas de movilidad sostenible.

Artículo 18. Los documentos de directrices metodológicas.

1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los transportes y la movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito.



2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:
 - a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales.
 - b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.
 - c) Planes de transporte sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.
 - d) Planes de movilidad sostenible y segura a centros educativos
 - e) Zonas de bajas emisiones.
 - f) Distribución urbana de mercancías.
 - g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.
 - h) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta.
3. Las directrices metodológicas establecerán los objetivos, contenido y estructura, así como los instrumentos necesarios para su cumplimiento, seguimiento y revisión, en cada uno de los ámbitos descritos en el apartado anterior.
4. Las directrices metodológicas sobre planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los planes de transporte sostenible al trabajo en las administraciones públicas y empresas, abordarán cómo garantizar la accesibilidad de las personas trabajadoras, visitantes y proveedores en condiciones de eficiencia, fiabilidad y seguridad, teniendo en cuenta los efectos sobre el medioambiente y la calidad del aire.
5. En el seno de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes se podrá establecer el contenido de estas directrices metodológicas para cada uno de los ámbitos de aplicación de las mismas.

Artículo 19. Los documentos de guías de buenas prácticas.

1. Los documentos de guías de buenas prácticas son documentos complementarios del DOMOS que recogen actuaciones y experiencias satisfactorias de las administraciones públicas, entidades y empresas, que puedan ser adoptadas o ejecutadas por otras.
2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:
 - a) El fomento de la movilidad activa: ciclista y a pie.
 - b) El fomento de la movilidad inclusiva.
 - c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.
 - d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y concesiones.

- e) El potencial de la tecnología para fomentar la movilidad como servicio y la integración de servicios y la intermodalidad.
- 3. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará la elaboración de las guías de buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que se determinen en el DOMOS.

Artículo 20. Concienciación y sensibilización.

- 1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:
 - a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.
 - b) Promoverán acciones formativas que doten a los profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.
- 2. De acuerdo con el contenido del DOMOS en relación con la información, concienciación y sensibilización, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordinará en el marco de la Administración General del Estado la elaboración de una Estrategia plurianual de concienciación y sensibilización en materia de movilidad sostenible, que se desarrollará a través de planes bienales.
- 3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:
 - a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.
 - b) Instrumentos de comunicación y participación.
 - c) Difusión de buenas prácticas.
 - d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.
 - e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.
 - f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.
- 4. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año se detallarán las partidas específicas asociadas a las actuaciones de concienciación y sensibilización para desarrollar una cultura de movilidad segura, saludable y sostenible.

Artículo 21. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.



1. El sistema educativo español promoverá la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad segura, sostenible y conectada, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.
2. En el currículo de la enseñanza básica y del Bachillerato se incluirá la educación vial y la relativa a la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental.
3. Las Administraciones educativas establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad segura, sostenible y conectada, y favorecerán, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de caminos escolares seguros, promoviendo los desplazamientos seguros y sostenibles.
4. Asimismo, en el ámbito universitario y de la formación profesional, las administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.
5. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los conocimientos.
6. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la formación en el marco del aprendizaje a lo largo de la vida, con acciones formativas dirigidas a personas de cualquier edad, en formato tanto presencial como virtual, orientadas no solo a la adquisición de nuevas aptitudes en el ámbito de la movilidad y los transportes sostenibles, sino a la difusión y el conocimiento de la nueva cultura de la movilidad.

CAPÍTULO II

Planificación y gestión de la movilidad

SECCIÓN 1.^a INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Artículo 22. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM).

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije

una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad y eficiencia adecuados.

2. El Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) deberá responder al contenido de esta ley y al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) regulado en el Artículo 15.
3. Su contenido deberá ser coherente con los objetivos asumidos por España a nivel internacional y las políticas públicas que, de manera directa o indirecta, tengan impacto en el transporte y la movilidad.
4. Se deberá prestar una atención especial a los objetivos climáticos y de calidad del aire y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero.
5. En lo relativo a la planificación de infraestructuras de transporte, cuando en el IPEEM se incluya la ejecución de infraestructuras que den respuesta a necesidades o intereses pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, y especialmente en aquellas actuaciones que afecten a cuestiones urbanísticas, deberán establecerse los adecuados mecanismos de coordinación y de corresponsabilidad en su financiación, entre las distintas administraciones competentes.
6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la Conferencia Territorial de Transporte y Movilidad.
7. Corresponde su aprobación al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, vistos los informes de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes y del Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.
8. El plazo máximo de vigencia del IPEEM será de diez años. Cada cinco años se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.
9. Los instrumentos de planificación de infraestructuras y transportes de ámbito estatal previstos en la normativa sectorial en materia de infraestructuras de transporte que se aprueben desde la entrada en vigor de esta ley deberán ser coherentes con el IPEEM y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.

Artículo 23. Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.

1. Las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de su competencia, podrán aprobar los instrumentos de planificación en materia de transportes y movilidad.
2. Los instrumentos de planificación a los que se refiere el apartado anterior deberán ser coherentes con el DOMOS para las Comunidades Autónomas que lo hubieran informado positivamente, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 15.

Artículo 24. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado, que deberá ser revisado, al menos, cada cinco años.
2. Las Comunidades Autónomas podrán recomendar o exigir que dispongan de planes de movilidad sostenible los municipios no incluidos en el apartado anterior, entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad, y agrupaciones de municipios. Cuando un municipio quede integrado en el ámbito de una entidad supramunicipal obligada a tener un plan de movilidad sostenible, esta obligación sustituirá el requerimiento específico del apartado 1.
3. Los planes de movilidad sostenible podrán tener en cuenta, como referencia, los criterios establecidos en las directrices metodológicas previstas en el Artículo 18 contendrán, necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos.
4. Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del correspondiente plan de movilidad sostenible.
5. El EDIM al que se refiere el Artículo 13 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad.

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

3. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible.
4. El EDIM al que se refiere el Artículo 13 incluirá un registro de planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo.

1. En el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y las empresas deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.
2. Los planes de transporte sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas, deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.
3. Los planes de transporte sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.
4. Los planes de transporte sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, de acuerdo al principio de jerarquía al que se refiere el Artículo 28 de esta ley. Asimismo, y en la medida de lo posible, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.
5. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y empresas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o nulas emisiones. El EDIM al que se refiere el Artículo 13 incluirá un registro de planes de transporte sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

Artículo 27. Seguimiento.



1. Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en los Artículo 24, Artículo 25 y Artículo 26 las revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de seis meses desde su formulación, para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), así como a la autoridad competente que designe la correspondiente Comunidad Autónoma según el procedimiento que determine el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
2. Estos documentos serán de acceso público en el caso de que la entidad obligada sea una administración pública, y requerirán la autorización previa para el resto de entidades obligadas.
3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible o planes de transporte sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de seis meses para comunicarlos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de transporte sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas.

SECCIÓN 2.^a MOVILIDAD PARA TODOS

Artículo 28. Jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad en los entornos urbanos y metropolitanos, en el orden siguiente:
 - a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta y la movilidad de las personas con discapacidad que transitan por las zonas peatonales en silla de ruedas con o sin motor, o aparatos similares autorizados, a velocidad del paso humano.
 - b) El transporte público colectivo.
 - c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.
 - d) El vehículo privado, primando en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

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

Artículo 29. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

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

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

2. Para dar cumplimiento a los principios y finalidades, y atendiendo a la eficiencia en términos ambientales y de salud de los modos y medios de transporte, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, velarán por fomentar la jerarquía del sistema de medios de movilidad contemplada en el Artículo 28.
3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:
 - a) El reparto equilibrado del espacio urbano entre la movilidad motorizada y no motorizada, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas.
 - b) El fomento de la movilidad activa en contraposición al uso del vehículo motorizado y el estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, y los ciclistas, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.
 - c) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad.
4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y los desplazamientos no motorizados mediante actuaciones como:
 - a) La elaboración de ordenanzas de coexistencia de estos vehículos con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.
 - b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para estos vehículos, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de

movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.

- c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.
- d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.
- e) La elaboración de ordenanzas para la reserva de espacios para el estacionamiento seguro, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.
- f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados.

Artículo 30. Movilidad inclusiva para personas con discapacidad

Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias:

- a) Adoptarán políticas de movilidad inclusiva como herramienta imprescindible para lograr el objetivo de cohesión social, promoviendo la accesibilidad universal a las infraestructuras y los modos de transportes en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos y las ciudadanas.
- b) Priorizarán sus inversiones en movilidad inclusiva teniendo en cuenta la situación de los distintos modos y medios de transporte en cuanto a accesibilidad y su nivel de utilización.
- c) Adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad, tales como garantizar la información en tiempo real de las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y modos de transportes, o extender la figura de los asistentes de movilidad a todos los modos de transporte.
- d) Podrán considerar a las personas usuarias con discapacidad de los usuarios a la hora de fijar las tarifas de los servicios de transporte.
- e) Establecerán, en la medida de lo posible, sistemas de seguimiento y control para asegurar la eficacia de las medidas y su repercusión en el número de viajeros con discapacidad y sus desplazamientos.

Artículo 31. Perspectivas de género y no discriminación en la movilidad.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán sus políticas de transportes y movilidad para detectar dificultades en el acceso a los diversos modos de transportes en función del sexo, la edad o el poder adquisitivo.
2. Asimismo, las administraciones adoptarán las medidas que resulten oportunas, incluyendo el establecimiento de indicadores de seguimiento, para erradicar dichas disfunciones y evitar así cualquier tipo de discriminación, directa o indirecta, sobre los viajeros, en función de su sexo, edad o cualquier otra condición social.
3. El análisis, medidas e indicadores de seguimiento habrán de incluirse en los planes de movilidad sostenible contemplados en la presente ley.

SECCIÓN 3.^a MEDIDAS COMPLEMENTARIAS RELATIVAS A INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTES

Artículo 32. Terminales, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad.

Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:

- a) La realización progresiva de actuaciones en terminales, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar su sostenibilidad y uso eficiente de los recursos. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo.
- b) El autoconsumo con fuentes de energía renovables y la contratación de energía con certificados verdes por parte de los titulares o prestadores de servicios en los edificios o instalaciones a las que se refiere el apartado anterior.

Artículo 33. Carriles reservados a determinados vehículos

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de emisiones nulas en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.

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

2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta y la priorización de vehículos de alta

ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.

3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1 de este artículo, centrado en la posibilidad y conveniencia de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.
4. Las administraciones públicas colaborarán, en la medida en que sus recursos técnicos y presupuestarios lo permitan, para asegurar que las soluciones que se planteen garanticen la continuidad de los carriles entre las vías competencia de distintas administraciones, la gestión dinámica de los mismos, y, en su caso, la continuidad de dichos carriles hasta los intercambiadores de transporte.
5. La autoridad responsable de la regulación del tráfico fijará las condiciones de utilización, dará publicidad a la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles reservados y realizará, en su caso, la gestión dinámica sin perjuicio de las competencias del titular de la vía.

Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos.

1. Los aeropuertos incluidos en la red básica de la Red Transeuropea de Transporte deberán disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad, según el siguiente esquema temporal:
 - a) Antes del 1 de enero de 2025, en todas las posiciones dotadas de pasarelas en cada uno de los aeropuertos.
 - b) Antes del 1 de enero de 2030 en todos los puestos de campo utilizados para operaciones de transporte aéreo comercial.

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en el sector aéreo, junto con los gestores de infraestructuras aeroportuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los aeropuertos de interés general para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a las aeronaves estacionadas.
3. Reglamentariamente se podrá ampliar la relación de aeropuertos de interés general que deban disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad y aire acondicionado a las aeronaves estacionadas en las posiciones dotadas de pasarelas

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

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.

1. Con el fin de contribuir a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, promoverán medidas de reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y usuarios de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas.

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

2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados.
3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarios para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburantes avanzados y gases renovables, con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario.
4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará, con la información aportada por la autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles alternativos a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están

disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía alternativa.

5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.

El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el Artículo 36 de la presente ley.

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

SECCIÓN 4.^a INFORMACIÓN Y GESTIÓN AMBIENTAL Y DE LA ENERGÍA EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

Artículo 36. Cálculo e información de la huella de carbono.

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la recopilación de información para mejorar el conocimiento de los impactos ambientales del transporte y producidos por las entidades públicas y empresas que presten servicios de transporte o actividades auxiliares o complementarias del transporte. En particular, impulsarán el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen dichas empresas.
2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4 de este artículo, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a los usuarios durante el proceso de adquisición de los títulos de transporte para el caso del transporte de viajeros y antes de la formalización del contrato en el caso del transporte de mercancías.
3. Además, cuando proceda, el total de la huella de carbono de dichas entidades será inscrito en el Registro de Huella de Carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, u otros similares gestionados por las administraciones territoriales.
4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades



afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte.

Artículo 37. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.

1. Sin perjuicio de las competencias de las Administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los daños en el medio ambiente, los gestores aeroportuarios y la Dirección General de Marina Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).
2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el Artículo 34 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción, compensación y absorción de dióxido de carbono.
3. Se podrá dar cumplimiento a estas obligaciones referidas en el apartado anterior sobre la huella de carbono a través de lo establecido en el Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono. El Registro incluirá, a través de sus documentos de apoyo y guías, un apartado específico para la actividad portuaria y aeroportuaria.
4. De acuerdo con lo estipulado en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, las autoridades competentes en materia de toma de datos y evaluación de la calidad del aire deberán asegurar la correcta medición y control de la calidad del aire en los entornos portuarios y aeroportuarios, garantizando que los puntos de muestreo cumplan con los criterios de macroimplantación para la protección de la salud recogidos en el Anexo III del citado Real Decreto.

Artículo 38. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.

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

Los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores.

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

2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, fomentarán la introducción de requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de concesión de servicios de interés general público de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social con sometimiento a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público cuando la misma sea de aplicación.

TÍTULO III

Planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte

CAPÍTULO I

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

Artículo 39. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.

1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales los usuarios puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios.
2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado de la bicicleta en trayectos urbanos e interurbanos.
3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad.

Artículo 40. Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intra-autonómicos

1. En el ámbito de sus competencias, las comunidades autónomas deberán garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas en los desplazamientos que discurren dentro de su territorio, mediante los oportunos servicios de transporte y movilidad, en los términos previstos en el Artículo 41.

2. Las comunidades autónomas podrán establecer las condiciones en las que las entidades locales pueden contribuir a la implantación de estos servicios.

Artículo 41. Régimen de prestación de los servicios de transporte público de viajeros por carretera y servicios de movilidad

1. Las administraciones podrán garantizar la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por carretera y de los servicios de movilidad mediante cualquiera de las fórmulas de gestión directa o indirecta admitidas en derecho, o incentivando su prestación mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente y por el derecho de la Unión Europea. Asimismo, las administraciones promoverán soluciones innovadoras de movilidad con el fin de hacer un uso eficiente de los recursos.
2. Las concesiones de servicios podrán otorgarse para gestionar servicios de transporte público de viajeros por carretera de carácter lineal o de carácter zonal. Además, podrán incluir la gestión integrada de servicios de movilidad o de infraestructuras vinculadas a los servicios como estaciones, intercambiadores, centros de mantenimiento, servicios tecnológicos, centros de gestión de operaciones, aparcamientos y cualesquiera otros vinculados a la prestación del servicio.

CAPÍTULO II

Obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal

Artículo 42. Obligaciones de Servicio Público en los servicios de transporte de competencia estatal.

De acuerdo con lo establecido en la normativa europea, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin percibir a cambio una compensación.

Artículo 43. Principios aplicables a las Obligaciones de Servicio Público y a los Contratos de Servicio Público.

Las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

- a) Proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.

- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Transparencia, objetividad y no discriminación.
- e) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.
- f) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- g) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

Artículo 44. Establecimiento de Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal.

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público estatal, será necesaria la elaboración de una “Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público” que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:
 - a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte.
 - b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.
 - c) Estudio de demanda: número de usuarios previstos al año. Estimación del porcentaje de usuarios que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.
 - d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.
 - e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el Acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3 de este artículo para el caso de obligaciones de servicio público objeto de compensación económica por la administración.
 - f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental.
2. Reglamentariamente se establecerá la metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta a la que se refiere el apartado anterior.
3. Por acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, se establecerán las condiciones que deban cumplir las propuestas de establecimiento de obligaciones de servicio público para aquellos modos de transporte que se

determine, en el marco de las condiciones previstas para los distintos modos en la normativa europea.

4. En el caso de que la propuesta de establecimiento de una nueva obligación del servicio público sea iniciativa de una administración autonómica o local, la elaboración de la “Propuesta de establecimiento de Obligación de Servicio Público” corresponderá a esa administración. En el caso de entidades locales, para que la propuesta pueda ser tenida en cuenta por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, deberá contar con la conformidad de la administración autonómica correspondiente.
5. La declaración de obligaciones de servicio público se llevará a cabo por Acuerdo de Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Con carácter excepcional, cuando concurren circunstancias especiales en un territorio o en las condiciones de conectividad que así lo justifiquen para el desarrollo económico y social de las poblaciones afectadas, podrán declararse obligaciones de servicio público que, cumpliendo la normativa europea, no cumplan las condiciones del apartado 3 de este mismo artículo, cuando éstas se hubieran adoptado.

Artículo 45. Corresponsabilidad en la financiación de las Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal.

1. Las obligaciones de servicio público, salvo que en su declaración se determine otra cosa, serán objeto de financiación en todo caso por la administración proponente. A tal efecto, con carácter previo a su declaración como obligación de servicio público por el Consejo de Ministros, deberá incorporarse al expediente el compromiso de su financiación expedido por el órgano de la administración proponente competente para la aprobación del gasto.
2. Asimismo, cualquier eventual aumento de frecuencias o modificación de las características del servicio, en relación con las que hayan sido declaradas en las obligaciones de servicio público, deberá ser financiado por la administración proponente.
3. La financiación de las obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península corresponderá en todo caso a las administraciones proponentes y no será asumida en ningún caso por la Administración General del Estado.

Artículo 46. Seguimiento y evaluación de las Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal.

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

Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará el seguimiento de las hipótesis básicas de la “Propuesta para el Establecimiento de Obligación de Servicio Público”, especialmente del nivel de demanda y la compensación de la administración, con el

objetivo de conocer las desviaciones que puedan producirse con respecto a los estudios realizados en fase de planificación.

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

2. Al menos con periodicidad quinquenal, el Consejo de Ministros solicitará a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI, la realización de un estudio para la evaluación ex post de las obligaciones de servicio público en los términos previstos en el artículo 5.3 de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.

En particular, el estudio de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI deberá analizar la situación en relación con la calidad del gasto público.

3. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial.
4. Cuando las obligaciones de servicio público se hayan declarado o modificado a iniciativa de otra administración pública, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana recabará de la administración proponente la información necesaria sobre su cumplimiento para su traslado a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI, a los efectos de proceder a su evaluación periódica.
5. En los casos en los que dejen de cumplirse las condiciones que motivaron la declaración de las obligaciones de servicio público, el Consejo de Ministros podrá declarar su extinción, una vez finalizada la vigencia del contrato correspondiente.
6. La Administración General del Estado no asumirá en ningún caso el coste de provisión de los servicios en rutas aéreas peninsulares en las que haya obligaciones de servicio público declaradas, si las comunidades autónomas interesadas no disponen de los fondos que se estime necesarios para satisfacer tales obligaciones. En este caso, el Estado podrá suspender temporalmente, o extinguir definitivamente la declaración de las obligaciones de servicio público.

Artículo 47. Servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal.

1. Los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal se regirán por lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, sin perjuicio de las previsiones contenidas en los siguientes apartados y artículos.
2. Los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones

principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.
4. Los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que estén íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico, no se prestarán con carácter exclusivo si así se establece tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente de la comunidad autónoma.
5. Cuando una comunidad autónoma o entidad local proponga que un servicio de competencia estatal tenga un origen, paradas o destino diferentes de los inicialmente previstos, deberá establecer un mecanismo de compensación al operador.
6. Cuando entre dos comunidades autónomas existan, por razones históricas o de cualquier otro tipo, relaciones de movilidad cotidiana que no afecten a las poblaciones que, con carácter general, atienden los servicios de competencia estatal, las comunidades autónomas correspondientes, con la participación, en su caso, de las entidades locales, deberán establecer los servicios de transporte o de movilidad que mejor se ajusten a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas. Será necesario, en su caso, que se den las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

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

Artículo 48. Prestación de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal en régimen de libre competencia.

En los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de competencia estatal, de manera motivada, el Consejo de Ministros podrá autorizar la prestación del servicio en régimen de libre competencia en las rutas propuestas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pudiendo, no obstante, imponer a los operadores que presten dichos servicios determinadas obligaciones, en virtud del procedimiento que se establezca reglamentariamente.

CAPÍTULO III

Planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal

Artículo 49. Criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal.

La planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal responderá a los criterios establecidos en el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) al que se refiere el Artículo 22 a los procedimientos establecidos en las leyes sectoriales de aplicación y a los preceptos establecidos en la presente ley.

Artículo 50. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

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

- a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.
- b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

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

2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el Artículo 52 el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden Ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3 de este artículo.
3. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobará por orden Ministerial una metodología para cada una de las evaluaciones mencionadas en los apartados 1 y 2 de este artículo, que contemple las mejores experiencias internacionales y académicas, y sea acorde con la empleada por la Unión Europea, prestando especial atención a las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta metodología incluirá las particularidades sectoriales necesarias y la forma de realizar los correspondientes análisis de sensibilidad.

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

4. Los resultados de las evaluaciones ex ante y ex post a los que se refieren los apartados anteriores serán públicas y sus principales conclusiones se registrarán digitalmente en el módulo de inventario de infraestructuras del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el Artículo 13, en las condiciones y con las excepciones que se establezcan reglamentariamente. Este registro tendrá por objeto, entre otros, conocer las desviaciones que puedan producirse para cada tipología de proyecto respecto a los estudios realizados en fase de planificación, especialmente en lo que se refiere al coste de inversión y demanda de la actuación, así como optimizar el proceso de toma de decisiones.

5. Al menos con una periodicidad quinquenal, el Consejo de Ministros encargará a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI la realización de un estudio para la evaluación de los análisis ex post realizados, con objeto de analizar la eficacia y eficiencia del gasto público, en los términos previstos en el artículo 5.3 de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.

Artículo 51. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales.

1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 50, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.
2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.
3. En relación con las actuaciones del ámbito portuario, el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se llevará a cabo en todo caso durante la tramitación del documento de Plan Director de Infraestructuras al que se refiere el Artículo 55 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Adicionalmente a lo anterior, para aquellas inversiones que se consideren relevantes desde el punto de vista técnico o económico, pero que no formen parte de un documento de Plan Director de Infraestructuras, la necesidad de contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental se recogerá en el momento de incluir dicha actuación en el plan de inversiones de la Autoridad Portuaria correspondiente, y que formará parte del Plan de Empresa al que hace referencia el artículo 55 del texto legal anteriormente mencionado.
4. En relación con las actuaciones en carreteras del Estado y con las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, serán objeto de análisis preliminar de rentabilidad socioambiental todas aquellas recogidas en alguno de los casos incluidos en el anexo II de la presente ley.
5. En relación con las actuaciones a incluir en convenios entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes y otras administraciones o entidades, siempre que estén financiadas o cofinanciadas por dicho Ministerio o sus entidades dependientes, y sin perjuicio de su titularidad, deberán contar con un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental positivo, siempre que se superen los importes establecidos en el anexo II.

6. El contenido del anexo II podrá ser actualizado por Orden Ministerial, cuando se constate la necesidad de adecuación de los umbrales o la tipología de las actuaciones.
7. Este análisis preliminar contemplará las diversas alternativas, modos de transporte— incluyendo, cuando proceda, la bicicleta y los desplazamientos peatonales—, previsiones de demanda y efectos económicos, sociales y medioambientales esperados para los diferentes agentes implicados. Se realizará de acuerdo con lo establecido en el Artículo 50 sobre la metodología de los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental.
8. Los análisis preliminares de rentabilidad socioambiental serán sometidos a los siguientes informes:
 - a) Las actuaciones correspondientes al apartado 3 se informarán por el Organismo Público Puertos del Estado.
 - b) Las actuaciones en carreteras del Estado correspondientes a los apartados 4 y 5 se informarán por el Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - c) Para las actuaciones en infraestructuras ferroviarias de competencia estatal correspondientes a los apartados 4 y 5 se aplicará lo establecido en el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Los análisis preliminares correspondientes a las actuaciones referidas en el apartado 2 de este artículo, se evaluarán en el marco de elaboración y aprobación del correspondiente Plan Director del aeropuerto.

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

Artículo 52. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.

1. La decisión final sobre la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones o entidades, sin perjuicio de su titularidad, quedará condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el Artículo 50. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente.
2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo.

En el caso de los aeropuertos de interés general, dicho estudio se llevará a cabo por el gestor aeroportuario, con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente, solamente



en el caso de aquellas actuaciones que, siendo compatibles con el Plan Director, supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial.

En el caso de las infraestructuras portuarias, será necesario contar con estudios completos de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, en aquellas actuaciones que hayan sido objeto de un análisis preliminar, en los términos expresados en el Artículo 51, así como sobre aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado, de acuerdo con lo prescrito en el Artículo 55.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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

Artículo 53. Excepciones del procedimiento de evaluación.

Quedan excluidas de la obligación de la realización de las evaluaciones ex ante previstas en el Artículo 50, las siguientes actuaciones:

- a) Las que formen parte de los planes de defensa nacional o internacional.
- b) Las específicas de mejora de la seguridad, renovación, conservación y mantenimiento de las infraestructuras de transporte.
- c) Las derivadas del cumplimiento de normativa, disposiciones emitidas por las instituciones europeas en materia de transporte o de recomendaciones técnicas de la Autoridades Nacionales de Seguridad.
- d) Las actuaciones recogidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria vigente.

TÍTULO IV

Financiación estatal del transporte público colectivo urbano de viajeros

Artículo 54. Contribución financiera del Estado para la Sostenibilidad del Transporte Público Colectivo Urbano de Viajeros.

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

2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano, siempre que su gestión esté atribuida a un consorcio de transportes o una entidad supramunicipal, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.
3. La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.
4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Artículo 55. Creación del Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ).

1. Se crea el “Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad, fondo carente de personalidad jurídica” (FESMO-FCPJ) cuyos recursos estarán constituidos por las cantidades que anualmente se establezcan en los Presupuestos Generales del Estado, así como por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley. La dotación anual del fondo se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley.
2. El FESMO-FCPJ estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo.
3. El FESMO-FCPJ se regirá por lo dispuesto en esta ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en cuanto a su régimen de presupuestación, contabilidad y control, por lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Artículo 56. Asignación de recursos del Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ).

El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a:

- a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y proporcionales al volumen de la producción o de demanda.



Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones de concesión directa, a las que se accederá mediante una convocatoria de concurrencia no competitiva.

- b) Financiar proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad y digitalización de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las bases reguladoras de las subvenciones que los instrumenten.

Esta financiación se llevará a cabo mediante subvenciones en régimen de concurrencia competitiva.

- c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad deficitarios, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

Artículo 57. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:
 - a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:
 - 1º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.
 - 2º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurran simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.
 - 3º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1º) y (2º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma.
 - b) Los consorcios, las entidades locales supramunicipales y otras entidades públicas que, de acuerdo con lo establecido en las leyes o en sus normas de creación, tengan atribuida la gestión de los servicios públicos recogidos en el Artículo 54 siempre que la población sobre la que se prestan estos servicios públicos supere los 50.000 habitantes.
2. La solicitud de subvención por las entidades a las que se refiere al apartado 1.b) implicará la imposibilidad de que los municipios integrados en los mismos puedan solicitarlas de manera individual, por los mismos servicios.
3. Los beneficiarios podrán prestar los servicios de transporte público colectivo urbano de viajeros en régimen de gestión directa por la Entidad Titular del mismo o mediante cualquiera de las formas de gestión indirecta contempladas en el ordenamiento jurídico.



4. Para ser beneficiarios, los municipios o entidades supramunicipales en cuyo ámbito territorial se desarrolle el servicio deberán contar con un Plan de Movilidad Sostenible según lo previsto en el Artículo 24 de esta ley.
5. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tendrá en cuenta en la convocatoria de las subvenciones financiadas con cargo al FESMO-FCPJ, entre otros, los siguientes extremos:
 - a) El cumplimiento de las directrices, objetivos y condiciones establecidas en el DOMOS y sus documentos de desarrollo.
 - b) El fomento de la interoperabilidad de las redes de transporte y servicios de movilidad.
 - c) El trasvase modal coherente con lo establecido en el Artículo 28.
 - d) La mejora de la movilidad y su sostenibilidad medioambiental, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la mejora de la calidad del aire a través de la reducción de contaminantes atmosféricos, incluyendo las políticas de modernización de flotas orientadas a la utilización de energías limpias y la promoción de la movilidad activa.
 - e) El cumplimiento de determinados valores de indicadores de calidad del servicio.

Artículo 58. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos.

1. Las subvenciones destinadas a contribuir a la financiación de los costes operativos del transporte público colectivo urbano de viajeros, se otorgarán por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para un periodo mínimo de tres años, con liquidaciones anuales a año vencido, de acuerdo con lo establecido en esta ley y en las bases reguladoras de estas subvenciones.
2. Serán beneficiarias las entidades que reúnan los requisitos previstos en el Artículo 59 de esta ley y que así lo soliciten.
3. Reglamentariamente se establecerá la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante el periodo al que se refiere el apartado 1 de este artículo, y se concretarán los criterios de asignación a partir de los siguientes conceptos:
 - a) Parámetro de referencia para el cálculo de la subvención (PR). Este parámetro de referencia podrá ser distinto para los distintos modos de transporte y elegirse entre vehículos-km producidos, viajeros-km, número de viajeros totales, u otro similar representativo de la oferta o demanda del transporte.
 - b) Importe de referencia (IR) correspondiente a cada parámetro de referencia, que será el importe en euros de subvención por unidad de parámetro de referencia. El importe de referencia podrá establecerse diferenciando por modos o tecnologías de transporte como autobuses, metros o tranvías, o segmentando los municipios por grupos atendiendo a su población u otras características básicas, o para atender situaciones especiales debidamente justificadas.

- c) Coeficientes correctores territoriales (CCT), que serán los indicadores de ajuste del importe de referencia correspondiente a cada parámetro de referencia, cuando sea necesario tener en cuenta condiciones de tipo territorial o de población que puedan tener incidencia en los costes operativos del transporte o en la generación de ingresos tarifarios y comerciales en condiciones eficientes, como pueden ser, entre otros:
- 1º La población total receptora del servicio.
 - 2º La concentración o densidad de la población o el número de núcleos asistidos.
 - 3º El total de kilómetros lineales de la oferta de transporte en relación con la población.
 - 4º Otras condiciones relevantes como la cobertura geográfica, su extensión, la orografía o la densidad de población. Se considerará asimismo la facilidad de acceso a servicios públicos educativos y sanitarios.
- d) Factor de equidad (FE): indicador que tenga en cuenta la capacidad de la entidad beneficiaria para financiar un transporte público colectivo urbano de viajeros de calidad con sus propios recursos. Este factor corrector en ningún caso sería inferior a 0,8 ni superior a 1,2.
- e) Penalidades e incentivos, que se establecerán en la resolución de otorgamiento de la subvención para incentivar la mejora continua de la calidad del servicio, el comportamiento ambiental, la eficiencia en la prestación y la adaptación tecnológica. Estos indicadores podrán exigir unos niveles mínimos de regularidad, ocupación máxima y mínima en los vehículos, cumplimiento de la oferta programada, así como otros posibles aspectos de calidad del servicio.

Artículo 59. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos.

1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados.
2. Al menos el 75 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por los usuarios, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Las tarifas abonadas por los usuarios deberán representar como mínimo el 25 % de los costes operativos.

Artículo 60. Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad, convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva.



2. Mediante Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se aprobarán las bases reguladoras de estas subvenciones, que tendrán en cuenta los principios y objetivos de esta ley. Las ayudas se tramitarán por el procedimiento ordinario establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

TÍTULO V

Innovación, digitalización y formación en el transporte y la movilidad

CAPÍTULO I

Espacio controlado de pruebas para la movilidad

SECCIÓN 1.^a RÉGIMEN DE PARTICIPACIÓN EN EL ESPACIO CONTROLADO DE PRUEBAS PARA PROYECTOS PILOTO DE MOVILIDAD

Artículo 61. Principios rectores específicos aplicables al espacio controlado de pruebas para la movilidad.

1. Las acciones enmarcadas en el espacio controlado de pruebas se regirán por los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica orientados a la innovación en la movilidad.
2. La innovación en movilidad se guiará por la seguridad, el uso responsable de las tecnologías, la promoción de la sostenibilidad en el transporte y la movilidad, la mejora de la eficiencia en el transporte, y la contribución a que la garantía del derecho a la movilidad sea efectiva.
3. La actuación de los poderes públicos y los promotores se basará en el respecto a los principios de transparencia y rendición de cuentas.

Artículo 62. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades.

1. Las autoridades públicas con competencias en la materia cooperarán entre sí para garantizar que, conforme a lo dispuesto en esta ley, las pruebas se desarrollen con arreglo a los principios rectores del Artículo 5 del sistema de movilidad y transporte.
2. Las autoridades colaborarán a fin de lograr un adecuado funcionamiento del espacio controlado de pruebas y facilitarán, dentro de su ámbito competencial y con las garantías adecuadas, la realización de pruebas, cualquiera que sea el ámbito territorial al que afecte.

En este sentido, la Oficina actuará como impulsora de todos los proyectos admitidos al espacio controlado de pruebas.

3. En particular, las autoridades de supervisión cooperarán estrechamente entre sí mediante mecanismos formales e informales conforme a lo dispuesto en la legislación vigente.
4. Para la realización de pruebas que lo requieran, podrán establecerse mecanismos de cooperación internacional con otras autoridades supervisoras.
5. La Oficina podrá promover la suscripción de convenios con las distintas administraciones involucradas de cualquier ámbito para lograr la máxima ejecutividad del espacio controlado de pruebas. En dichos convenios, entre otros aspectos, se contemplarán la designación de expertos, la designación de la autoridad o las autoridades de supervisión y la puesta a disposición de aquellos medios esenciales para asegurar la ejecutividad de la prueba.

Artículo 63. Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad.

1. El desarrollo de las pruebas de un proyecto piloto de innovación en movilidad se regirá por lo dispuesto en este capítulo y en el protocolo conforme a lo previsto en el Artículo 67.
2. La admisión al espacio controlado de pruebas regulado en este capítulo para la realización de pruebas de un proyecto piloto no supondrá, en ningún caso, autorización para el comienzo del ejercicio de una actividad regulada o sujeta a autorización bajo la regulación de transporte o movilidad o para la prestación habitual de servicios de carácter profesional diferentes de los específicamente previstos en el protocolo, ni podrá tener carácter indefinido.

En caso de que en el proyecto piloto participen operadores que ya cuenten con autorización para el ejercicio de una actividad, el protocolo previsto en el Artículo 67 incluirá, cuando sea necesario, medidas para delimitar las pruebas que podrán realizarse en el espacio de pruebas con respecto a la actividad ordinaria desarrollada por los operadores autorizados.

3. Será de aplicación la normativa de movilidad y transporte y demás normas accesorias con las limitaciones y excepciones que se acuerden en el protocolo sin que ello exima al promotor de cumplir con el resto de normas aplicables, cualquiera que sea su naturaleza.

Artículo 64. Régimen de admisión y participación.

1. Podrán ser admitidos al espacio controlado de pruebas regulado en este Capítulo aquellos proyectos que aporten innovación en movilidad. Se entenderá que aportan innovación en movilidad aquellos proyectos que no tengan cobertura en la regulación existente y que se encuentren en una fase de desarrollo que permita la ejecución de las pruebas previstas en el espacio controlado de pruebas en un corto plazo de tiempo desde su admisión.

A estos efectos, se entenderá que se encuentran en una fase de desarrollo suficiente aquellos proyectos que presenten un prototipo que ofrezca una funcionalidad mínima que permita comprobar su utilidad y su evaluación futura, aunque dicha funcionalidad esté incompleta respecto a posteriores versiones del mismo.

2. Los proyectos deberán contener las medidas de seguridad adecuadas para los participantes, las infraestructuras y el sistema de transportes en general, pudiendo ser inadmitidos en caso de observarse que el proceso de evaluación y valoración de los riesgos de dichas pruebas, así

como las medidas de seguridad contempladas para la gestión de dichos riesgos no son suficientes.

El cumplimiento de estas condiciones de admisión deberá hacerse constar motivadamente en la solicitud de admisión de conformidad con lo previsto en el Artículo 65.

3. A criterio de la Comisión de Expertos, conforme a lo dispuesto en el Artículo 79, la innovación en movilidad de un proyecto piloto deberá referirse, al menos, a uno de los siguientes aspectos:
 - a) Suponer una mejora en términos de armonización administrativa, cumplimiento normativo e integración entre los distintos modos de transporte o aportar una potencial utilidad o valor añadido sobre los usos ya existentes.
 - b) Suponer un beneficio para los usuarios de los servicios relacionados con la movilidad, en términos de calidad, disponibilidad, reducción de costes o seguridad en su acepción global, que incluye la seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.
 - c) Aumentar la eficacia y la eficiencia de los operadores y autoridades prestadoras de servicios de movilidad.
 - d) Avanzar en aspectos ligados a la movilidad sostenible, inclusión social o reducción de emisiones.
4. El cumplimiento de las condiciones de admisión previstas en este artículo deberá hacerse constar motivadamente en la solicitud presentada de conformidad con lo previsto en el Artículo 65.
5. Los proyectos podrán ser propuestos por cualquier promotor, cualquiera que sea el Estado en el que esté domiciliado. Para la continuación del proyecto piloto admitido en el espacio controlado de pruebas, los promotores, durante todo el período en el que duren las pruebas, deberán notificar a través de la Oficina cualquier cambio de domicilio.
6. En ningún caso, podrán ser admitidos al espacio controlado de pruebas aquellos proyectos cuyos promotores hayan desarrollado durante los dos años anteriores otros proyectos piloto en el espacio controlado de pruebas que hayan sido interrumpidos, concluidos o suspendidos de conformidad con el Artículo 74.

El plazo de dos años se contará a partir de la fecha de la resolución administrativa que resuelva sobre la interrupción, conclusión o suspensión.

Artículo 65. Solicitud de admisión al espacio controlado de pruebas.

1. Las solicitudes de admisión al espacio controlado de pruebas se presentarán por los promotores o, en el caso de proyectos de interés general, a instancias de una autoridad interesada.
2. Las solicitudes se presentarán a través de la Ventanilla Única del espacio controlado de pruebas creada para la gestión y tramitación de las solicitudes de admisión al espacio controlado alojada

en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que será gestionada por la Oficina.

3. La solicitud deberá ir acompañada de:

- a) una descripción suficiente del proyecto con específica referencia a la fase de desarrollo en la que se encuentran con arreglo a lo dispuesto en el artículo 64.1, la evaluación y valoración de los riesgos de dichas pruebas y la viabilidad de las mismas.
 - b) una memoria justificativa que detallará el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior; en particular, los aspectos de innovación en movilidad que propone el proyecto y la ausencia de regulación o los conflictos con la normativa existente, a juicio de los promotores, así como las medidas de mitigación y/o control de riesgos, condiciones de uso o restricciones en favor de la seguridad y control del proyecto. Además, el promotor deberá identificar y señalar expresamente si alguna información debe ser tratada como confidencial, solicitando, en caso de admisión al espacio de pruebas, que no sea publicada en ninguna fase del proceso;
 - c) un compromiso de cumplimiento del régimen de garantías y protección previsto en la sección 2ª del presente Capítulo y una propuesta específica de las medidas que, en caso de ser aceptadas, tiene previsto cumplir el promotor para cumplir con tales garantías;
 - d) un borrador de protocolo, conforme al modelo que se aprobará por Orden ministerial y publicará en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - e) un análisis del tipo de seguro de responsabilidad civil o cualquier otra forma de aval o garantía equivalente que mejor se ajuste a la naturaleza del proyecto.
4. Durante esta fase de solicitud y elaboración del borrador del protocolo, estará habilitado, en la sede electrónica, un sistema de consultas previas que será operado por la Oficina. La resolución de dichas consultas tendrá carácter informativo para asistir a los posibles promotores en la presentación de sus solicitudes.
5. Los datos relativos a los proyectos facilitados por los promotores en el procedimiento de admisión en el espacio controlado de pruebas tendrán, a todos los efectos, la consideración de información confidencial.

Artículo 66. Admisión en el espacio controlado de pruebas.

1. La Oficina trasladará las solicitudes recibidas a la Comisión de Expertos seleccionada, que procederá, de conformidad con las funciones atribuidas por el Artículo 79, a proponer a la Oficina, mediante informe motivado, la admisión o inadmisión de los proyectos en el espacio controlado de pruebas de conformidad con los criterios recogidos en el Artículo 64.

El plazo para emitir el informe de admisión o inadmisión será de tres meses a contar desde que se reciba la solicitud por parte de la Oficina.

2. Para el supuesto de que la Comisión entienda que un proyecto no cumple las condiciones de admisión o que concurren otras circunstancias que hicieran imposible o desaconsejable el inicio

de las pruebas integrantes de dicho proyecto, el informe motivado de la Comisión podrá contener las medidas a adoptar que, en su caso, podrían dar lugar a su admisión.

En todo caso, si se presentara solicitud de algún proyecto cuyos objetivos coincidan con los de otro que ya haya sido aprobado o cuyas pruebas estén en curso, podrá ser inadmitido. Ello sin perjuicio de que, en caso de interrupción del proyecto en fase de prueba, el promotor cuyo proyecto fue inadmitido por coincidencia de objetivos, pueda volver a solicitar su admisión.

3. Junto con la propuesta de admisión del proyecto, la Comisión de Expertos propondrá a la Oficina un listado de autoridades de supervisión, entre las que necesariamente deberá incluirse la autoridad competente por razón de la normativa afectada, y que pudiera llevar a cabo la supervisión de la prueba de acuerdo con las características de los proyectos admitidos.
4. La Oficina comunicará a los promotores la admisión de su proyecto, tal como se indica en el apartado 4 de este artículo, y trasladará a las autoridades de supervisión los proyectos para los que hubieran sido propuestas, debiendo mostrar estas su conformidad o disconformidad en el plazo de diez días laborables.

Si ninguna de las autoridades de supervisión hubiera aceptado su participación, la Oficina designará al órgano o ente estatal competente por razón de la materia, que actuará como autoridad de supervisión.

En caso de silencio, se entenderá que la autoridad de supervisión no ha aceptado su participación en el proyecto.

En el supuesto de que, durante el desarrollo de un proyecto, alguna autoridad de supervisión que no esté participando en el mismo muestre su interés en hacerlo, la Comisión de Expertos decidirá sobre la idoneidad de su incorporación al proyecto. Se entenderá, en cualquier caso, que resulta idónea si la misma fue propuesta y no aceptó su inclusión en un primer momento.

5. La Oficina resolverá sobre la admisión o inadmisión de los proyectos al espacio controlado de pruebas de acuerdo con el informe de la Comisión en el plazo de diez días desde la recepción del mismo.
6. La resolución de admisión o inadmisión de los proyectos se notificará al promotor del proyecto de que se trate.

Anualmente, se publicará también en la sede electrónica del espacio controlado de pruebas, una relación de los proyectos que hayan resultado admitidos, con indicación de la autoridad o autoridades de supervisión designadas para cada prueba.

Artículo 67. Protocolo de pruebas.

1. Cuando un proyecto sea admitido en el espacio controlado de pruebas, la Comisión de Expertos que propuso la admisión, procederá a determinar el contenido final del protocolo de pruebas aplicable al proyecto, a partir del borrador de protocolo presentado por el promotor, que podrá completar, matizar, modificar o admitir sin modificación alguna.

2. En dicho protocolo, que se suscribirá entre el promotor y la Oficina, se establecerán los términos y condiciones conforme a los que se desarrollarán las pruebas del proyecto, las limitaciones a las que queda sujeta la actividad que se va a desarrollar en el espacio controlado de pruebas y cualquier otro aspecto relevante para su ejercicio, incluyendo, entre otras cuestiones:
 - a) Las limitaciones que se acordaren en cuanto al volumen de la actividad y el tiempo de realización;
 - b) La forma en la que se llevará a cabo el seguimiento de las pruebas conforme a lo dispuesto en el Artículo 73 de esta ley. En particular, se detallará la información que se facilitará a las autoridades de supervisión y el modo de acceder a dicha información.
 - c) La información sobre los resultados de las pruebas que se facilitará a las administraciones competentes y las condiciones específicas de acceso a dichos datos;
 - d) Las fases del proyecto y los objetivos previstos en cada una de las fases junto con el alcance de la prueba y la duración de la misma;
 - e) Los recursos con los que, en su caso, contará el promotor para llevar a cabo las pruebas;
 - f) El régimen de garantías para cubrir su eventual responsabilidad conforme a lo previsto en el Artículo 71. En el protocolo se definirá, de acuerdo con las características de cada proyecto, la determinación del régimen de responsabilidades, y se analizará la inclusión en relación con dicho régimen, de un seguro de responsabilidad civil o cualquier otra garantía, como pudiera ser aval bancario, seguro de caución u otra equivalente, que sea proporcional a los posibles riesgos y daños ocasionados por el desarrollo del proyecto.
 - g) La propuesta de la autoridad o autoridades de supervisión y la expresa declaración de que, en ningún caso, éstas asumirán responsabilidad por el incumplimiento por parte del promotor de sus obligaciones legales o contractuales.
 - h) En su caso, cláusulas de confidencialidad, así como disposiciones, sujetas a la regulación específica, sobre los derechos de propiedad industrial e intelectual o secretos empresariales que pudieran verse afectados durante la realización de las pruebas.
3. En caso de que las pruebas introducidas se vean afectadas por un método común de seguridad para la evaluación y valoración de los riesgos, será necesario establecer dicha evaluación y valoración, las medidas mitigadoras y la identificación de los responsables de aplicarlas, así como las condiciones de uso en caso de ser necesarias. Además, la correcta aplicación del método común de seguridad deberá ser verificada, en su caso, por un organismo independiente.
4. En el protocolo se establecerán todas las cautelas necesarias para garantizar en cada prueba un sistema específico de protección de los participantes que sea proporcionado al nivel de riesgo del proyecto, conforme a los objetivos establecidos en la legislación vigente en materia de protección de datos y protección de los usuarios de servicios de transporte. A tal efecto, el régimen de garantías podría incluir un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente, adecuada a la naturaleza del proyecto, de acuerdo con lo previsto en la sección 2ª del presente Capítulo.

Asimismo, se establecerán cuantas cautelas sean necesarias para garantizar que la realización de las pruebas no afecte a la estabilidad y normal funcionamiento del sistema de transportes o a terceros no participantes en las pruebas.

Por otro lado, quedarán identificados los elementos que, por ser parte de información confidencial, no deban ser objeto de publicación.

5. En la preparación del protocolo, la Comisión de Expertos podrá sugerir modificaciones en el proyecto u ofrecer asesoramiento al promotor para facilitar la adaptación del proyecto a la normativa vigente en materia de transporte y movilidad, y para concertar el régimen de garantías adecuado a la prueba propuesta, sin perjuicio de lo que se concluya en el informe final de evaluación.
6. Con carácter previo a la determinación del contenido final del protocolo, la Comisión de Expertos solicitará informe del Servicio Jurídico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que dictaminará acerca de su adecuación a las normas reguladoras del presente capítulo y al resto del ordenamiento jurídico.
7. Salvo razones debidamente justificadas, la determinación final del contenido del protocolo deberá producirse en el plazo máximo de tres meses a contar desde la resolución de admisión del proyecto.
8. Tras la determinación final del protocolo, la Oficina otorgará al promotor un plazo de diez días para que comparezca a la firma del mismo.

Transcurrido dicho plazo sin haberse suscrito el protocolo, se producirá la caducidad del procedimiento, archivándose el mismo. No obstante, la Oficina podrán ampliar dicho plazo conforme a lo dispuesto en el Artículo 32 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las administraciones públicas.

Cuando la caducidad sea imputable al promotor, éste no podrá presentar nuevos proyectos en el plazo de dos años desde la resolución de caducidad.

Artículo 68. Inicio de las pruebas.

Una vez celebrado el protocolo y recabado el consentimiento informado conforme a lo previsto en el Artículo 69, en el plazo de seis meses, deberán dar comienzo las pruebas integrantes del proyecto piloto según los términos recogidos en dicho protocolo. Este plazo podrá ser ampliado o reducido cuando concurren razones que justifiquen esta circunstancia.

SECCIÓN 2.ª RÉGIMEN DE GARANTÍAS Y PROTECCIÓN DE LOS PARTICIPANTES

Artículo 69. Consentimiento informado y protección de datos.

1. Todo participante en una prueba de un proyecto piloto autorizado de conformidad con este capítulo deberá ser debidamente informado de las condiciones de la prueba (evaluación y valoración de los riesgos, así como las medidas mitigadoras, condiciones y restricciones de uso y responsables de aplicar dichas medidas y del desarrollo de la actividad como proyecto piloto

en un espacio controlado de pruebas y deberá manifestar expresamente su consentimiento para participar libremente en dicha prueba, cumplimentando el modelo específico que acompañará a la solicitud del promotor. En la información que se proporcione al participante deberá detallarse la naturaleza de la prueba, los eventuales riesgos de participación en la misma, el régimen de responsabilidad regulado en el Artículo 71, y el régimen de desistimiento al que puede acogerse, conforme a lo previsto en el protocolo y a lo dispuesto en el artículo siguiente.

2. Toda la información deberá ser puesta a disposición, en cualquier soporte y por cualquier medio que garantice su acceso permanente, sencillo y gratuito en todo momento por el participante, y permitir la manifestación del consentimiento inequívoco por el participante.
3. Asimismo, en dicha información se incorporará una cláusula sobre protección de datos de carácter personal incluidos los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición.

Artículo 70. Derecho de desistimiento.

1. En todo momento, un participante tendrá derecho a poner fin a su participación en una prueba conforme al régimen de desistimiento contemplado en el protocolo de pruebas.
2. El desistimiento de un participante no generará en ningún caso derecho de indemnización para el promotor de las pruebas.

Artículo 71. Responsabilidad.

1. Los daños personales o patrimoniales causados a los participantes como consecuencia del desarrollo de las pruebas, incluso los debidos a fallos técnicos o humanos, serán indemnizados por el promotor con arreglo al régimen de garantías que se haya establecido en el protocolo.

Las autoridades que intervengan durante el desarrollo de las pruebas no serán responsables de los posibles daños y perjuicios que pudieran originarse.

2. A los efectos de lo previsto en este artículo se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños y perjuicios que afecten a los participantes se han producido como consecuencia de su participación en la prueba.

No obstante, no serán resarcibles los eventuales daños y perjuicios que pudieran generar a los participantes la interrupción o la finalización de las pruebas por el promotor por los motivos previstos en el Artículo 74.

3. En el caso de daños ocasionados a terceros ajenos al espacio de pruebas que no estén cubiertos por el régimen de garantías previsto en el protocolo, si se acredita el cumplimiento del mismo y que el daño no resulta imputable exclusivamente al promotor o a la autoridad o autoridades de supervisión involucradas en la prueba, se presumirá la existencia de una concurrencia de culpas entre el promotor, la autoridad o autoridades de supervisión involucradas y, en su caso, el causante del daño. En este último caso, la responsabilidad será solidaria.

Sin perjuicio de lo anterior, en cada protocolo se establecerá de qué manera operará cada supuesto de responsabilidad.

4. Los participantes serán resarcidos, conforme al régimen previsto en el protocolo, de las pérdidas patrimoniales y otros daños derivados directamente de dicha participación siempre que el promotor sea responsable del perjuicio causado conforme a lo previsto en este artículo.
5. En ningún caso podrá el protocolo prever que el promotor sea resarcido por la administración de los daños o pérdidas patrimoniales resultantes de su participación en el espacio controlado de pruebas.

Artículo 72. Garantía de confidencialidad.

1. El protocolo podrá incluir cláusulas de confidencialidad y secreto empresarial, así como disposiciones sujetas a regulación específica los derechos de propiedad industrial e intelectual o secretos empresariales que pudieran verse afectados durante la realización de las pruebas.
2. Los miembros de la autoridad de supervisión y de la Oficina que participen en la selección, evaluación y seguimiento de los proyectos piloto conforme a este capítulo estarán sujetos a los deberes de secreto y discreción conforme a lo previsto en el Artículo 53.12 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre.

Por su parte, los miembros de la Comisión y los participantes, así como el resto de profesionales involucrados, quedarán sujetos a sus respectivos regímenes de secreto profesional, si los tuvieren.

Artículo 73. Seguimiento de las pruebas.

1. La autoridad de supervisión que sea designada responsable del seguimiento de la prueba según lo previsto en el Artículo 66 de esta ley, si lo considera necesario, podrá designar a una o a varias personas para que lleven a cabo el seguimiento de las pruebas que integran el proyecto piloto. Ello se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 71 sobre la responsabilidad exclusiva del promotor por el cumplimiento de lo contemplado en esta ley y demás normativa aplicable, así como de los términos del protocolo de pruebas.

En caso de que se haya designado a más de una autoridad supervisora, todas ellas podrán, si lo consideran necesario, designar a una o varias personas para llevar a cabo un seguimiento más directo a efectos de lo previsto en este artículo.

2. Durante la realización de las pruebas se establecerá un diálogo continuo entre el promotor y la autoridad de supervisión, que podrá emitir indicaciones escritas a fin de cumplir con lo dispuesto en el protocolo y en esta ley. Asimismo, la autoridad de supervisión podrá instar modificaciones del protocolo mediante escrito motivado en el que se razone la necesidad de dichas modificaciones para el buen desarrollo de las pruebas y que, para hacerse efectivo, deberá contar con la conformidad del promotor.

3. Adicionalmente, la autoridad de supervisión del seguimiento verificará, en el ámbito de sus competencias, la aplicación de lo dispuesto en esta ley y en el correspondiente protocolo de pruebas. A tal fin podrá recabar, puntual o periódicamente, cuanta información estime pertinente y realizar inspecciones u otras acciones dirigidas al cumplimiento de esta ley y del protocolo de pruebas.
4. El incumplimiento de lo dispuesto en esta ley o en el correspondiente protocolo dará lugar a la interrupción de las pruebas conforme a lo previsto en el Artículo 74 y, en su caso, a su correspondiente sanción de acuerdo con lo dispuesto en el Título VIII de esta ley.

Artículo 74. Interrupción de las pruebas.

1. En cualquier momento del desarrollo de las pruebas, el proyecto piloto en su conjunto o cualquiera de las pruebas podrán ser interrumpidos o darse por finalizados motivadamente por la autoridad o autoridades de supervisión si se incumplen los términos y condiciones del protocolo que rige la prueba o cualquier otra norma o regulación aplicable que no haya sido excluida o limitada por el protocolo a los efectos del espacio controlado de pruebas.

Asimismo, el proyecto piloto o cualquiera de las pruebas podrán interrumpirse o darse por finalizados motivadamente en caso de que la autoridad o autoridades de supervisión aprecien manifiestas deficiencias o eventuales riesgos para la seguridad del sistema de transportes y sus infraestructuras o la protección a los participantes o de los usuarios de otros servicios de transporte o movilidad.

En los supuestos previstos en el párrafo anterior, la resolución motivada de interrupción del proyecto piloto o de las pruebas pondrá fin a la vía administrativa.

2. Los promotores podrán interrumpir o dar por finalizados el proyecto piloto o cualquiera de las pruebas por razones técnicas o por cualquier otro motivo justificado que, comunicado a la Oficina y trasladado para su aprobación a la autoridad o autoridades de supervisión, impida su continuación o cuando, conforme a lo previsto en el protocolo, hayan alcanzado los objetivos fijados para dichas pruebas.

SECCIÓN 3.^a FINALIZACIÓN DEL PROYECTO Y EFECTOS POSTERIORES A LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS

Artículo 75. Informes de evaluación

1. Una vez concluidas las pruebas y finalizado el proyecto conforme a lo establecido en el protocolo, el promotor elaborará, en el plazo de un mes, un informe final de resultado, en el que se evaluarán los resultados de las distintas pruebas del conjunto del proyecto piloto, incluyendo todos los datos e información relevantes.
2. En el protocolo se establecerá la información mínima que para cada proyecto piloto deberá contener dicho informe.

El referido informe será entregado a la Comisión de Expertos que, comprobado que contiene la información mínima establecida en el protocolo, dará traslado del mismo a la autoridad o autoridades de supervisión que hubieran intervenido en las pruebas. En caso de ser necesario, devolverá el informe al promotor a efectos de subsanación.

3. A la vista del informe final de resultado redactado por el promotor, la autoridad o autoridades de supervisión emitirán, acordado de manera conjunta si son varias, un informe de evaluación donde analizarán el resultado económico, social, medioambiental y normativo e incluirá, entre otros, los siguientes aspectos:
 - a) Valoración general del proyecto y grado de cumplimiento de las condiciones del protocolo.
 - b) Análisis de la innovación en movilidad lograda por el proyecto piloto.
 - c) Análisis del proyecto en el marco regulatorio, identificación de contradicciones o conflictos que, en su caso, se hayan advertido.
 - d) Viabilidad de la actividad propuesta por el proyecto piloto a escala de mercado.
 - e) Posibles conflictos con otros interesados o titulares de derechos.
4. El informe de evaluación será remitido por la autoridad o autoridades de supervisión a la Comisión de Expertos para la determinación de la propuesta conjunta de regulación conforme a lo señalado en el artículo siguiente.

Artículo 76. Propuesta conjunta de regulación.

1. Tras la entrega de los informes finales de evaluación de las pruebas practicadas, y a la vista de los resultados obtenidos, el promotor y la autoridad o autoridades de supervisión redactarán una propuesta conjunta de regulación, en la que el promotor aportará su visión práctica, empresarial y de mercado del proyecto y las autoridades de supervisión, su experiencia reguladora.

La propuesta conjunta de regulación podrá consistir en una regulación nueva, en una propuesta de calificación de la actividad en el marco regulatorio vigente, la propuesta de modificación de la normativa vigente o cualquier otra iniciativa legislativa que se considere oportuna.

2. Con carácter general, la propuesta conjunta de regulación será remitida a la Comisión de Expertos para que emita informe con su opinión al respecto y procedan a remitir la propuesta, su informe de opinión y el informe de evaluación, a la Oficina.

No obstante, en caso de discrepancias en la formulación de la propuesta, ya sea esta discrepancia con el promotor o entre las diferentes autoridades de supervisión intervinientes, la misma será elevada a la Comisión de Expertos, que será quien adopte una redacción unificada en base a los informes y propuestas que les sean remitidos por el promotor y/o la autoridad o autoridades de supervisión.

3. La Oficina, que será quien reciba esta propuesta conjunta de regulación, en última instancia será la encargada de remitirlo a la autoridad o autoridades que estime competentes para dar el

correspondiente impulso a la propuesta conjunta de regulación recibida o, al menos, determinar la oportunidad normativa de su tramitación.

Artículo 77. Publicidad y resultado normativo del espacio controlado de pruebas

1. La Comisión remitirá a la Oficina tanto el informe de evaluación realizado por la autoridad o autoridades de supervisión como la propuesta conjunta de regulación que se haya redactado conforme a lo señalado en el artículo anterior.
2. Los informes de evaluación serán publicados en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sin perjuicio de aquellos elementos o referencias que, por contener información confidencial, ser elementos de innovación o secreto industrial, no puedan ser objeto de publicación.
3. La Oficina analizará la propuesta conjunta de regulación recibida y remitirá los borradores de textos normativos o a los órganos del Estado, las Comunidades Autónomas o municipios que resulten competentes por razón de la materia.
4. El desarrollo y resultado de las pruebas reguladas conforme a lo previsto en este Capítulo se tendrán en cuenta a efectos de lo previsto en el Artículo 26.1 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en el procedimiento de elaboración de normas con rango de ley y reglamentos.

Se valorará, en todo caso, el carácter innovador del proyecto y su incidencia en el sistema de movilidad y los objetivos de sostenibilidad en el ejercicio de la iniciativa legislativa y reglamentaria y en la evaluación normativa conforme a lo previsto en el Artículo 129 y 130 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las administraciones públicas.

Artículo 78. Proporcionalidad y prohibición de trato discriminatorio.

1. Toda decisión que se adopte por cualquiera de los órganos o unidades administrativas que intervengan en el espacio controlado de pruebas, la Oficina, las autoridades de supervisión, y la Comisión de Expertos, deberán estar presididas por los principios de proporcionalidad y no discriminación. En concreto, al determinar el contenido del protocolo de pruebas o de redactar la propuesta conjunta de regulación, las autoridades deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir las medidas de seguridad y control administrativo menos restrictivas para el pleno desarrollo del proyecto piloto presentado por el promotor, debiendo motivar su necesidad para la protección del interés público, así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen.
2. La Oficina, en el ejercicio de las funciones que le son propias, la Comisión de Expertos en la admisión de las solicitudes y la elaboración de los protocolos, en la designación, determinación y ejercicio de funciones por las autoridades de supervisión y, especialmente, en la redacción de los informes resultado del espacio controlado de pruebas, respetará estrictamente el principio de no discriminación, dando siempre el mismo trato e imponiendo siempre similares



restricciones y limitaciones a proyectos de innovación en la movilidad idénticos o similares cualquiera que sea su promotor.

3. El acceso al espacio controlado de pruebas no puede suponer ningún privilegio o ventaja respecto a aquellos promotores que no decidan emplear esta vía para la innovación.

SECCIÓN 4.^a COMISIÓN DE EXPERTOS EN MOVILIDAD

Artículo 79. Comisión de Expertos en Movilidad

1. En ejercicio de sus competencias la Oficina configurará la Comisión de Expertos del espacio controlado de pruebas para la movilidad.

Para ello, se contará con una Bolsa de Expertos seleccionados por la Oficina de donde se elegirá a aquellos profesionales más adecuados para cada proyecto en relación a la materia y características del mismo. La selección respetará los principios de independencia, responsabilidad y conocimiento específico del sector.

Los profesionales a que se refiere el párrafo anterior podrán provenir tanto del sector público, como del ámbito universitario o del sector privado.

2. Su composición, que será variable en función de las características del proyecto y la disponibilidad de dichos expertos, contará, como mínimo, con la persona titular de la Oficina, que ostentará su presidencia, y, al menos, con otros cuatro profesionales de reconocido prestigio especialistas en la materia concreta del proyecto, entre los que deberá figurar al menos un jurista, que serán designados por la persona titular de la Secretaría de Estado.

Adicionalmente, cuando el ámbito territorial o competencial del proyecto así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión otros representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas o de las Entidades Locales, como asesores especialistas, con voz, pero sin voto.

3. La Comisión de Expertos desarrollará las funciones que le han sido atribuidas en este Capítulo en relación con el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad. La actuación llevada a cabo por la Comisión de Expertos será retribuida económicamente tal y como se determine reglamentariamente.

CAPÍTULO II

Vehículo automatizado

Artículo 80. Principios de actuación de las administraciones públicas para la regulación y promoción de la introducción progresiva de los vehículos automatizados en el sistema de transportes.

Las administraciones públicas, en sus actuaciones de regulación y promoción de la introducción progresiva de los vehículos automatizados en el sistema de transportes, lo harán conforme a los siguientes principios:

- a) Seguridad física de la movilidad y seguridad frente a ataques a través de sistemas informáticos y ciberseguridad.
- b) Sostenibilidad ambiental y eficiencia del sistema de transportes.
- c) Buena regulación, aprovechando la experiencia acumulada para su mejora continua, así como la de los procedimientos de gestión y mantenimiento de las infraestructuras digital y física.
- d) Protección de los derechos de las personas en el desarrollo de esta tecnología y de los datos, para asegurar que sea inclusiva, accesible, y no discriminatoria por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.
- e) Fomento de la colaboración público-privada en la regulación y el diseño del despliegue de esta tecnología, y atendiendo, siempre, a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.
- f) Coordinación entre administraciones para la operabilidad del vehículo automatizado entre las diferentes redes de infraestructura.

Artículo 81. Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA)

1. Se crea la Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA) con el objetivo de constituir una ventanilla única para que los interesados en realizar pruebas con vehículos automatizados en vías públicas o de uso común puedan:
 - a) Acceder a la información sobre los procedimientos necesarios para efectuar las pruebas en vías públicas.
 - b) Realizar los trámites preceptivos que se requieran para las pruebas, incluyendo las declaraciones, notificaciones o solicitudes necesarias para obtener una autorización.
 - c) Conocer el estado de tramitación de las solicitudes en que tengan la condición de interesado y recibir la correspondiente notificación de los actos de trámite preceptivos y la resolución de los mismos por el órgano administrativo competente.

Las administraciones públicas, en función de sus competencias, deberán facilitar a la OFVA la información y los trámites necesarios para que los solicitantes puedan obtener a través de la misma todas las autorizaciones necesarias para la realización de la prueba.

2. La gestión de las autorizaciones necesarias para la realización de pruebas en las vías públicas se hará por los interesados a través de la OFVA, pudiendo utilizarse también los cauces formales habilitados al efecto por las administraciones competentes en función del alcance de la prueba a realizar.
3. La OFVA será desarrollada y gestionada por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, en los términos en los que se establezca reglamentariamente.

Artículo 82. Impulso a la colaboración público-privada, a través de preferencia en el acceso a los espacios controlados de pruebas.

Las solicitudes de pruebas u operación para servicios prestados con vehículos automatizados tendrán preferencia a la hora de acceder a un espacio controlado de pruebas según la regulación establecida en el capítulo I del Título V de esta ley.

Artículo 83. Uso de vehículos automatizados en el sistema de transportes y movilidad por carretera.

Los órganos competentes para la regulación de las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte de viajeros o mercancías por carretera adecuarán, en su caso, los requisitos y condiciones para habilitar el uso de vehículos automatizados en el transporte.

CAPÍTULO III

Digitalización y datos abiertos

Artículo 84. Datos abiertos de los servicios de transporte de viajeros y de movilidad.

1. Los participantes en la provisión de servicios de transporte de viajeros y de movilidad en cualquier parte del territorio nacional, tales como operadores de transporte de viajeros, autoridades de transporte y proveedores de servicios de movilidad, garantizarán la disponibilidad de los datos sobre servicios de transporte y movilidad definidos en el anexo I de esta ley que se encuentren en soporte digital, de forma gratuita, no discriminatoria y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley, que podrá ser actualizado por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del anexo I sobre servicios de transporte y movilidad no se encuentren en soporte digital, los agentes que participan en la provisión de servicios de transporte de viajeros y de movilidad deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad a 1 de enero de 2025.
3. Las administraciones públicas promoverán la gestión, el ofrecimiento y el acceso digital de los datos de servicios de transporte y movilidad en soporte digital, garantizando su acceso y

actualización, para lo que podrán apoyarse en planes e instrumentos de ayuda a la digitalización.

4. Los agentes que participan en la provisión de servicios de transporte y movilidad proporcionarán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la información necesaria para el acceso a los datos requeridos, de acuerdo con el sistema de acceso previsto en el anexo I.

Artículo 85. Datos abiertos de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

1. Los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte, y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de viajeros y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, garantizarán la disponibilidad de los datos de sus infraestructuras y equipamientos establecidos en el anexo I de esta ley que se encuentren digitalizados, de forma gratuita y actualizada. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo estandarizado, accesible e interoperable, con las características y mediante el sistema de acceso definido en el anexo I de esta ley.
2. En caso de que una parte o la totalidad de los datos del anexo I sobre infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte no se encuentren en soporte digital, los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte y gestores de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de viajeros y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, deberán llevar a cabo las medidas oportunas para garantizar su acceso por vía electrónica y en soporte digital en las condiciones establecidas en el apartado anterior, con anterioridad a 1 de enero de 2025.
3. Las administraciones públicas promoverán la digitalización de los datos de aquellas infraestructuras de transporte cuya gestión sea de su competencia. Asimismo, las administraciones públicas podrán promover la digitalización de otras infraestructuras de transporte distintas de las anteriores, y de otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad, a través de planes e instrumentos de ayuda a la digitalización.
4. Los gestores de infraestructuras de transporte, operadores de infraestructuras de transporte, y gestores de otros equipamientos al servicio del transporte y la movilidad que ejerzan actividad relacionada con el transporte de viajeros y la movilidad en cualquier parte del territorio nacional, proporcionarán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la información necesaria para el acceso a los datos requeridos, de acuerdo con el sistema de acceso previsto en el anexo I de esta ley.

Artículo 86. Actualizaciones en las necesidades de datos de los servicios de transporte de viajeros, de infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

El anexo I de la presente ley y los plazos establecidos en los Artículos 84 y 85 podrán ser modificados mediante por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con objeto de adecuarlos a la evolución de la digitalización del transporte y movilidad y de la tecnología.

Artículo 87. Datos de infraestructuras de transporte existentes y planificadas afectadas por normativa europea.

1. Para dar cumplimiento a la normativa europea en materia de Red Transeuropea de Transporte y financiación con Fondos Europeos, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana debe disponer de los datos que se derivan de las exigencias de dichas normativas sobre las infraestructuras afectadas y garantizar su disponibilidad por parte de la Comisión Europea.
2. Los administradores de las infraestructuras mencionadas en el apartado anterior deberán a su vez garantizar la disponibilidad por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de dichos datos.
3. La provisión de los datos se llevará a cabo en modo gratuito, accesible e interoperable, con las características y según la metodología que se establezca por normativa Europea, que podrá ser complementada mediante Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como entidad responsable de la comunicación de estos datos a la Comisión Europea.

Artículo 88. Datos de transporte y movilidad con fines estadísticos.

1. Las administraciones públicas harán públicos y fácilmente accesibles los datos estadísticos relevantes relacionados con el transporte y la movilidad y su impacto sobre la seguridad y la sostenibilidad, teniendo en cuenta la legislación vigente sobre transparencia y protección de datos, reutilización de la información del sector público, así como las provisiones relativas al respeto del secreto estadístico.
2. En cumplimiento de lo establecido en la normativa estadística nacional y europea, particularmente la Ley 12/1989, de 9 de mayo, de la Función Estadística Pública y el Reglamento (CE) No. 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009 relativo a la Estadística Europea, los datos, archivos de datos, metadatos y directorios de utilidad estadística relativos a transporte y movilidad que se precisen para la elaboración de estadísticas estarán a disposición del Instituto Nacional de Estadística y de los servicios estadísticos de los departamentos ministeriales cuando estos se soliciten.

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

Artículo 89. Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal.

1. La información comunicada al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el marco de la acción prioritaria “Suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión”, prevista en la letra a) del Artículo 3 de la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes

en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, siempre que reúna los requisitos mínimos de calidad necesarios para su incorporación, se pondrá a disposición del público de forma integrada a través de una única plataforma nacional, denominada Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal. Esta información deberá aportarse en, al menos, idioma castellano, sin perjuicio de que pueda aportarse también en el resto de las lenguas oficiales de las comunidades autónomas.

2. El acceso al Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal será, como norma general, libre y gratuito para sus usuarios, sin perjuicio de que por Orden Ministerial puedan establecerse precios públicos para el acceso a la información en supuestos específicos, como, por ejemplo, en caso de que un mismo usuario realice una solicitud masiva o reiterada de datos que implique una asignación de recursos superior a la habitual.
3. La información del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal nutrirá, asimismo, el Espacio Integral de Datos de Movilidad (EDIM) en el área relativa a la caracterización de los servicios de transporte y movilidad de viajeros.

Artículo 90. Utilización de datos sobre transporte y movilidad.

1. La prestación de servicios a la ciudadanía en los que se utilicen datos sobre transporte y movilidad del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal, deberá hacerse de forma justa, neutra, imparcial, no discriminatoria y transparente.
2. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, desarrollará reglamentariamente el modo de utilización de los datos del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal.

Artículo 91. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de pago en el transporte.

1. Las administraciones públicas fomentarán la implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y de sistemas integrados de pago para el sistema de transportes público y, en su caso, los servicios de movilidad, priorizando los servicios de movilidad cotidiana.
2. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible se elaborará y aprobará por parte de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes un plan para la implementación de estos sistemas integrados de pago, fomentando aquellas soluciones que resulten interoperables.

CAPÍTULO IV

Necesidades formativas del sector productivo del transporte y la movilidad

Artículo 92. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte.

1. En el marco del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, y como una de las secciones del Consejo Superior de Movilidad Transportes Sostenibles, se constituirá la Sección Transversal

de Formación y Capacitación que desarrollará una función permanente de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación del mercado laboral, y para anticiparse a los cambios y responder a la demanda de mano de obra cualificada que se pueda producir, contribuyendo así al desarrollo profesional y personal de las personas trabajadoras y a la competitividad de las empresas.

2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas.
3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:
 - a) Análisis de la situación de la Formación Profesional Dual en el ámbito del transporte y la movilidad y propuestas de mejora para su funcionamiento.
 - b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para evitar los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.
 - c) La detección periódica de las necesidades de adaptación de los programas formativos a la sociedad, el empleo y de la economía en general y en concreto a los aspectos relativos a la movilidad segura, sostenible y conectada, para adecuarlos a los avances del conocimiento, así como a los cambios y nuevas exigencias de su ámbito local, de la sociedad española y del contexto europeo e internacional.
 - d) La elaboración de un informe bienal que recogerá, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa dirigida a las personas trabajadoras ocupadas y desempleadas.
 - e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorias de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.
4. Los resultados de las actividades señaladas anteriormente se someterán a informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes y se remitirán al Ministerio de Trabajo y Economía Social, al Ministerio de Educación y Formación Profesional y al Ministerio de Universidades, para su consideración.

TÍTULO VI

Mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística

Artículo 93. Transporte de mercancías.

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

Artículo 94. Nodos logísticos de importancia estratégica.

1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España.
2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:
 - a) Que haya sido declarado de interés general conforme a la normativa sectorial de aplicación de ámbito estatal.
 - b) Que cuente con la infraestructura adecuada para que se realice transferencia modal de mercancías.
 - c) Que, con independencia de su modelo de gestión, esté abierto a todos los operadores de forma no discriminatoria.
 - d) Que el intercambio de mercancías que se realice en el mismo sea significativo o su localización sea estratégica, en los términos en que se establezca reglamentariamente.
 - e) Que cumplan con los umbrales y criterios de rentabilidad que se determinen reglamentariamente.
3. La declaración de nodo logístico de importancia estratégica se realizará mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.

Artículo 95. Nodos logísticos de interés autonómico.



Las Comunidades Autónomas podrán establecer las condiciones que deban regir la declaración de nodos logísticos de interés autonómico y declarar aquellos que cumplan estos criterios.

Artículo 96. Coordinación entre administraciones para la mejora de la cadena logística.

1. A través de los mecanismos establecidos en el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, las administraciones públicas colaborarán para facilitar la implantación progresiva y coordinada de una red de nodos logísticos jerarquizados, intermodales y digitalizados que permitan una mejora de la eficiencia de las cadenas logísticas.
2. Dentro del Plan de Trabajo Bienal de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes al que se hace referencia en el Artículo 11, se incluirá la elaboración y actualización de un catálogo de nodos logísticos intermodales, incluyendo los servicios que se prestan en los mismos. Este catálogo deberá recoger, al menos, los nodos logísticos de importancia estratégica y los nodos logísticos de interés autonómico que se hayan declarado.

TÍTULO VII

Participación pública y transparencia

Artículo 97. Publicidad activa en la definición y seguimiento de las políticas públicas de movilidad.

1. Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general que se adopten en materia de movilidad se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y de la ciudadanía, en general, mediante los canales de comunicación, información y difusión que resulten más apropiados, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género.
2. Estará sujeta a publicidad activa la acción de las administraciones públicas en las materias reguladas en esta ley, en los términos previstos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en el presente título.

Artículo 98. Transparencia.

1. De manera adicional a lo establecido en el Artículo 13 relativo al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana desarrollará y mantendrá actualizada una página web que contendrá, en formatos abiertos y accesibles, toda la información prevista en esta ley, con especial atención a la difusión de material divulgativo.
2. La página web contendrá información relativa a:
 - a) Los datos y los criterios de planificación de las infraestructuras a los que se refiere el Artículo 49, además del impacto previsto tras su puesta en servicio en reducción de tiempos, desarrollo económico y cohesión territorial.

- b) Información relativa al desarrollo de las obras de infraestructuras de transporte que se encuentran en construcción.
- c) Análisis ex post a los que se refiere el Artículo 50 de esta ley.

Artículo 99. Informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transportes.

1. Con periodicidad bienal, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana elevará al Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, un informe de actividad en materia de políticas públicas de movilidad y transporte para su toma de razón.
2. En los ámbitos en los que estén afectados, en la elaboración del informe deberán participar la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes y el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles. Podrán participar otros Ministerios cuando así se considere conveniente.

En todo caso, el Informe Actividad será sometido a informe del Consejo Asesor

3. El informe deberá incluir, al menos, el siguiente contenido:
 - a) Memoria de actividades y funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.
 - b) Situación, avances y propuestas en relación con el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
 - c) En relación con las inversiones en infraestructuras estatales del transporte:
 - 1º Relación de obras licitadas durante el año anterior, con los resultados de los análisis de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, del Artículo 50 de esta ley.
 - 2º Relación de proyectos que han sido objeto de excepción en base a lo estipulado en el Artículo 53 de esta ley.
 - 3º Resumen de las principales conclusiones de los análisis ex post realizados el año anterior a los que se refiere el Artículo 50 de esta ley.
 - d) En relación con las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal: situación, seguimiento y modificaciones realizadas en los dos años correspondientes al informe.
 - e) Valores de los indicadores recogidos en el DOMOS y análisis del cumplimiento de objetivos.
 - f) Disposiciones normativas e instrumentos de planificación aprobadas por el conjunto de las administraciones en materia de movilidad y transportes.
 - g) Cualquier otro contenido que se acuerde en el marco de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.



4. El Informe de Actividad, tras la toma de razón del Consejo de Ministros, deberá remitirse a Congreso y Senado y publicarse en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

TÍTULO VIII

Régimen sancionador

Artículo 100. Concepto y clasificación.

1. Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con el presente Título.
2. Las infracciones de la presente ley se clasifican en graves y leves con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 101. Sujetos responsables.

Son sujetos responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas que incurran en las acciones u omisiones tipificadas como infracción en la presente ley y, en particular:

- a) En los supuestos de infracciones en materia de suministro de datos al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), los operadores de transporte, gestores de infraestructura y los centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno obligados a suministrar datos a los servicios competentes del EDIM.
- b) En los supuestos de infracciones en materia de planes de movilidad sostenible, las empresas con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turnos.
- c) En los supuestos de infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad, los promotores.
- d) En los supuestos de infracciones en materia de realización de pruebas y operación de vehículos automatizados en vías públicas, el sujeto obligado a solicitar la autorización recogida en la Instrucción correspondiente de la Dirección General de Tráfico.
- e) En los supuestos de infracciones de datos abiertos de infraestructuras de transporte, los gestores u operadores de infraestructuras de transporte.

Artículo 102. Infracciones graves.

Son infracciones graves:

1. Infracciones en materia de suministro de datos al EDIM:
 - a) El suministro de datos falsos a los servicios competentes del EDIM.

- b) No enviar los datos requeridos de manera reiterada, cuando haya obligación de suministrarlos.
 - c) La comisión de una infracción grave cuando el infractor hubiere sido sancionado por otras dos graves dentro del período de un año.
 - d) La utilización para finalidades distintas de suministro de datos al EDIM de los datos personales obtenidos directamente por parte de los operadores de transporte, gestores de infraestructura y centros de actividad serán sancionadas conforme al procedimiento establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales por el órgano competente en materia de protección de datos personales.
2. Infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad:
- a) El inicio de pruebas de un proyecto sin la cobertura formal de admisión favorable.
 - b) La utilización para finalidades distintas del proyecto de los datos personales de los participantes obtenidos directamente por los promotores será sancionada conforme al procedimiento establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales por el órgano competente en materia de protección de datos personales.
 - c) El incumplimiento de contratación de un seguro de responsabilidad civil, aval bancario, seguro de caución u otra equivalente en los casos requeridos

Artículo 103. Infracciones leves.

Son infracciones leves:

1. Infracciones en materia de suministro de datos al EDIM:
- a) La no remisión o el retraso en el envío de los datos que sean requeridos por razones de interés general, cuando se produjese grave perjuicio para el servicio.
 - b) El envío de datos incompletos o inexactos cuando sean requeridos por razones de interés general y su remisión produjese grave perjuicio para el servicio
2. Infracciones en materia de los planes de movilidad sostenible:
- a) El incumplimiento de la obligación de disponer de los planes de transporte sostenible al trabajo en el plazo al que hace referencia el Artículo 26 de la presente ley, cuando con ello se produzca un perjuicio para el sistema de movilidad.
 - b) El incumplimiento de la obligación de elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y las medidas del plan en los plazos a los que se hace referencia en el Artículo 26 de la presente ley, cuando con ello se produzca un perjuicio para sistema de movilidad.

3. Infracciones en materia del régimen de participación en el espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad:
 - a) El incumplimiento de los términos y condiciones del proyecto cuando afecte a la estabilidad y normal funcionamiento del sistema de transportes.
 - b) La falta de consentimiento informado del participante en una prueba de un proyecto piloto autorizado.
 - c) La omisión total de información que debe proporcionarse al participante.
 - d) El incumplimiento de los términos y condiciones del proyecto.
 - e) La omisión parcial de información que debe proporcionarse al participante, cuando se le ocasione un perjuicio.
4. Infracciones de datos abiertos de infraestructuras de transporte, los gestores u operadores de infraestructuras de transporte:

El incumplimiento de disponibilidad de forma gratuita, actualizada y digital, de los datos de sus infraestructuras y equipamientos, cuando se cause un perjuicio en el sistema.

Artículo 104. Cuantía de las sanciones.

1. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de 2.001 a 6.000 euros.
2. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de 101 a 2000 euros.

La cuantía de las sanciones establecidas en los apartados anteriores se graduará atendiendo, en cada caso, a la propia gravedad de la infracción, a la naturaleza de los daños y perjuicios causados y a la conducta anterior de los infractores.

Artículo 105. Prescripción de las infracciones.

1. Las infracciones graves prescribirán a los tres años y las leves a los seis meses.
2. El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido. En el caso de infracciones continuadas o permanentes, el plazo comenzará a correr desde que finalizó la conducta infractora.
3. La prescripción se interrumpirá por la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador, reiniciándose el plazo si el expediente permaneciese paralizado durante más de seis meses por causa no imputable al presunto infractor.

Artículo 106. Prescripción de las sanciones.

1. Las sanciones impuestas por infracciones graves prescribirán a los tres años, y las impuestas por infracciones leves a los seis meses.



2. El plazo de prescripción comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se imponga la sanción.
3. La prescripción se interrumpirá por la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si el mismo está paralizado durante más de seis meses por causa no imputable al infractor.

Artículo 107. Competencia y procedimiento sancionador.

1. La competencia para la imposición de las sanciones corresponderá a la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para las infracciones leves y graves.
2. El procedimiento de instrucción e imposición de sanciones se regirá por lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las administraciones públicas.

DISPOSICIONES ADICIONALES, TRANSITORIAS, FINALES Y DEROGATORIAS

Disposición adicional 1ª. El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

1. El Consejo Asesor es el órgano colegiado adscrito directamente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que tiene como objetivo orientar sobre las actuaciones que son competencia del Departamento y específicamente en materia de planificación.
2. El Consejo Asesor estará integrado por expertos y profesionales independientes de reconocido prestigio con responsabilidades en el ámbito académico y universitario, en instituciones colegiales o el sector empresarial, nombradas por la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por períodos de cinco años, renovables por períodos iguales.
3. El Consejo Asesor se constituirá a partir del grupo de trabajo homónimo existente y su régimen de funcionamiento se regulará mediante orden ministerial.
4. Este órgano Colegiado será acorde a lo establecido en la Sección Tercera “Órganos Colegiados de las distintas administraciones públicas” de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público.

Disposición adicional 2ª. Conferencia Sectorial de Infraestructuras de Transporte Terrestre

Se creará la Conferencia Sectorial de Infraestructuras de Transporte Terrestre como órgano de coordinación de la política estatal con la de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas y una adecuada colaboración en las cuestiones de interés común, se podrán crear comisiones de Directores Generales competentes en materia de infraestructuras de transporte terrestre de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

Dichas comisiones de Directores Generales podrán crear, a su vez, las subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.

Disposición adicional 3ª. Integración del Consejo Nacional de Transporte Terrestre en el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.

El Consejo Nacional de Transporte Terrestre previsto en el Artículo 36 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres se integrará como sección en el Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles previsto en el Artículo 11.

Disposición adicional 4ª. Aprobación del primer Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).

En el plazo de 18 meses tras la entrada en vigor de esta ley, el Consejo de Ministros aprobará el primer DOMOS.

Disposición adicional 5ª. Sendas indicativas.

1. En desarrollo del Artículo 15 de la ley en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones.

2. Estas sendas e hitos orientarán la planificación sectorial y la definición de políticas por parte de las administraciones públicas, y serán la referencia para el establecimiento de indicadores bajo el Artículo 17 y la evaluación del nivel de cumplimiento de los objetivos en materia de energía y clima.

Disposición adicional 6ª. Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.

1. En el plazo de un año desde la aprobación de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana liderará la elaboración de un Plan estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España, coherente y coordinado con las iniciativas europeas e

internacionales en la materia. El Plan será aprobado por el Consejo de Ministros, previo informe de la CDGAE.

2. Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios. Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante.

Disposición adicional 7ª. Zonas de bajas emisiones.

1. Las zonas de bajas emisiones referidas en el Artículo 18, así como en el Artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, serán definidas y reguladas por los Ayuntamientos en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible.

Ello, no obstante, todo Municipio empleará para la clasificación ambiental de vehículos la establecida en la Resolución de 13 de abril de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se modifica el apartado C.1 del punto primero y los anexos I, II y VIII de la de 8 de enero de 2016, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2016, o aquellas que actualicen esta clasificación.

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

La circulación por las zonas de bajas emisiones de vehículos que no se incluyan en la selección realizada por parte del Municipio para el uso general de las zonas de bajas emisiones, se considerará un aprovechamiento especial del dominio público al permitirse la circulación pese al nivel de contaminación que genera el vehículo. En consecuencia, este aprovechamiento especial podrá ser gravado por el Municipio mediante la aplicación de la correspondiente tasa municipal, sin perjuicio de las excepciones que pueda establecer el municipio en función de la propiedad del vehículo o su vinculación a ciertos servicios públicos.

Disposición adicional 8ª. Respuesta ante episodios de alta contaminación.

1. Con objeto de garantizar una respuesta urgente ante situaciones episódicas de alta contaminación en los que las actividades que se ejecutan en las infraestructuras de transporte de competencia estatal que pudieran tener una contribución significativa, los organismos competentes en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico deberán disponer de un protocolo de actuación que contemple, en el marco de sus competencias, las medidas que podrían adoptar e implementar en el corto plazo con el fin de reducir las emisiones y contribuir a poner fin a la situación que provocó la situación de alta contaminación, en colaboración con la autoridad ambiental competente. Dichos protocolos serán coherentes con los planes de acción a corto plazo y los protocolos de actuación frente a episodios de alta contaminación

adoptados en cada caso por los órganos ambientales competentes en el ámbito territorial en el que se ubiquen las infraestructuras.

2. Las autoridades a las que se refiere el apartado anterior participarán en los órganos de coordinación que establezcan los organismos competentes en materia de calidad del aire para la aplicación de sus planes frente a episodios de alta contaminación.
3. Cuando se produzcan episodios de alta contaminación, las autoridades estatales a las que se refieren los apartados anteriores cooperarán con las autoridades competentes en materia de calidad del aire. En particular, cuando una de las fuentes de contaminación principales provenga de las actividades que tienen lugar en estas infraestructuras estatales, las autoridades competentes en materia de calidad del aire lo comunicarán a las autoridades señaladas en el apartado 1, para que procedan a la activación de sus respectivos protocolos.

Disposición adicional 9ª. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.

1. El Gobierno dispondrá de una Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:
 - a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.
 - b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.
 - c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.
2. La Estrategia o Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia o Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia o Plan será revisado y actualizado cada 5 años.
3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Disposición adicional 10ª. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

1. En desarrollo de la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 por la que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte



inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en lo relativo a las acciones prioritarias a) y b) de su Artículo 3, el Gobierno pondrá a libre disposición la información sobre la localización de las estaciones de acceso público para el repostaje de combustibles para vehículos, incluido el hidrógeno, y los puntos de recarga eléctrica, así como las características del servicio que prestan.

2. En el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico regulará el contenido y la forma de remisión de la información sobre los puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica por parte de los proveedores de dichos servicios, al objeto de su integración en:
 - a) El Punto de acceso nacional de información de tráfico en tiempo real, contemplado en el Reglamento Delegado (UE) 2015/962, relativo al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real, creado por la Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, y gestionado por la Jefatura Central de Tráfico.
 - b) El Punto de acceso nacional de transporte multimodal, contemplado en el Artículo 89 de esta ley y en el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, relativo a los servicios de información sobre desplazamientos multimodales, y gestionado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Disposición adicional 11ª. Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional.

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará una evaluación ex post de rentabilidad social, económica y, en su caso, financiera, de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias puestas en servicio desde el año 2010. Dichas evaluaciones se realizarán mediante metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Asimismo, y en el mismo plazo, se realizará una evaluación de las principales actuaciones en materia de carreteras que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley, analizando la eficiencia de su construcción y explotación mediante estas formas de financiación.

Disposición adicional 12ª. Transporte ferroviario de mercancías.

En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

Disposición adicional 13ª. Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera.

El Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado.

El mecanismo de financiación procurará basarse en un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, que tenga en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial, y sostenibilidad ambiental.

Las medidas que puedan implantarse como consecuencia del estudio presentado estarán siempre amparadas en un amplio consenso social y político y se ajustarán a las circunstancias económicas concurrentes.

Disposición transitoria 1ª. Negociación de las medidas para promover la elaboración de planes de transporte.

La obligación prevista en el párrafo tercero del Artículo 85.1 del Estatuto de los Trabajadores, añadido por la Disposición final 3ª, será de aplicación en la negociación de los convenios colectivos cuya comisión negociadora se constituya a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente ley.

Disposición transitoria 2ª. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, mediante Acuerdo del Consejo de Ministros, deberá estar aprobado el nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera de ámbito estatal, de acuerdo con los criterios establecidos en el Artículo 47.
2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicadas todas las concesiones estatales incluidas en aquel.

En este mismo plazo de dos años, las comunidades autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal.

3. En todo caso, la administración está obligada a iniciar los procedimientos de licitación de los contratos de concesión del nuevo mapa concesional en el plazo máximo de 6 meses desde la fecha de su aprobación. Este plazo podrá prorrogarse una sola vez por un período de 6 meses más, si concurren circunstancias excepcionales.

Las nuevas concesiones de servicios podrán incluir tráficos que se encuentren afectados por contratos en vigor en el momento de la licitación, en cuyo caso el pliego de cláusulas administrativas particulares incluirá las prescripciones necesarias para la incorporación de tales tráficos al nuevo servicio adjudicado desde la fecha de finalización del contrato preexistente.

4. En las concesiones de transporte regular de viajeros de uso general otorgadas o prorrogadas tras de la entrada en vigor de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, en las que se ha superado el plazo de duración del contrato sin que la administración haya adjudicado las nuevas concesiones que sustituirían a las prorrogadas, se aplicarán las siguientes reglas:

- a) El concesionario podrá continuar explotando el servicio por un período máximo de 18 meses a contar desde la aprobación del mapa concesional o desde la fecha de publicación del anuncio de licitación, si éste fuera anterior a la aprobación del mapa concesional.
- b) Transcurrido el plazo máximo de 18 meses anterior, en caso de que no se hubiera adjudicado el nuevo contrato, se extinguirá la concesión prorrogada, sin perjuicio de la posibilidad de la administración de adjudicar provisionalmente el servicio a un operador distinto, de conformidad con los sistemas de adjudicación directa previstos en esta ley y en la legislación comunitaria, durante el período imprescindible para la licitación y adjudicación del nuevo contrato de concesión.
- c) Los expedientes correspondientes a los nuevos contratos de concesión serán objeto de tramitación urgente, que debe declararse expresamente por el órgano de contratación de forma debidamente motivada.

Disposición transitoria 3ª. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018 - 2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público y proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de los usuarios, continuidad, regularidad, capacidad o precios.
2. La propuesta de reducción o supresión de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción o supresión del servicio ferroviario en relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan.
3. Si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión afecta a varias comunidades autónomas, todas deberán manifestar su conformidad.
4. Si el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana considera justificada la propuesta, podrá participar en la financiación de los nuevos servicios propuestos con el límite del coste de compensación de los servicios que se suprimirían, descontado el importe de los cánones ferroviarios.

En tal caso, previo trámite de audiencia a la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, S.A., se podrá llevar a cabo una modificación del Contrato referido en el apartado 1 de esta disposición transitoria por el procedimiento previsto en el propio contrato, en la que se procurará el mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato, teniendo en cuenta las

inversiones pendientes de amortizar y las alegaciones formuladas por Renfe Viajeros, SME, S.A.

De igual forma, se dará trámite de audiencia a los administradores generales de infraestructuras titulares de las estaciones de viajeros afectadas por la reducción o supresión de servicios al objeto de la valoración económica que esta medida supondría a efectos de cánones ferroviarios y amortizaciones pendientes sobre inversiones que se hubieran llevado a cabo para el mantenimiento de los servicios financiados.

A tal efecto, los Presupuestos Generales del Estado del año siguiente incluirán la partida correspondiente y se firmará un Convenio con la Comunidad Autónoma o Comunidades Autónomas afectadas, para comprometer esta financiación por un plazo máximo de 5 años, prorrogables hasta el final del contrato firmado entre la AGE y Renfe.

5. El conjunto de estas actuaciones no deberá suponer en ningún caso un aumento global del gasto público.

Disposición transitoria 4ª. Metodologías de evaluación.

En tanto no hayan sido aprobadas las metodologías para las evaluaciones ex –ante y ex–post previstas en el Artículo 50, se utilizarán metodologías comúnmente empleadas y reconocidas para este tipo de estudios.

Disposición transitoria 5ª. Evaluación de actuaciones financiadas por el Mecanismo de recuperación y resiliencia.

No será de aplicación la realización de la evaluación ex ante de las infraestructuras de transporte estatales prevista en el Artículo 50, en el caso de actuaciones que vayan a ser financiadas por los Fondos previstos por el Mecanismo para la Recuperación y Resiliencia, en cuyo caso, se realizará la evaluación de aquellos requisitos exigidos por la Comisión Europea para la recepción de los fondos y con las metodologías que ésta establezca, en su caso.

Disposición transitoria 6ª. Actuaciones en curso y actuaciones incluidas en convenios suscritos con anterioridad a la entrada en vigor de la ley.

1. No será preceptivo el análisis preliminar de rentabilidad socioambiental establecido en el Artículo 51 en el caso de las actuaciones en las que se haya producido la licitación del contrato de servicios para la redacción del estudio informativo o del primer documento requerido en la legislación sectorial vigente para su realización. En el caso de encargo a medio propio, quedan excluidas aquellas en las se haya iniciado la tramitación del citado encargo.
2. No será preceptiva la realización de la evaluación ex ante prevista en los Artículos 51 y 52, cuando el objetivo sea finalizar actuaciones completas con obras ya iniciadas o cuya ejecución ya haya sido aprobada a la fecha de la entrada en vigor de la presente ley, entendiendo por actuación completa aquella con plena funcionalidad y susceptible de ser entregada al uso público.

3. En el caso de actuaciones con proyecto en redacción o aprobado a la entrada en vigor de esta ley, no será preceptiva la evaluación ex ante prevista en los artículos 51 y 52. Se considerará que un proyecto se encuentra en redacción siempre que se haya producido la licitación del contrato de servicios a tal fin a la fecha de entrada en vigor de esta ley, o bien se haya iniciado la tramitación del encargo a medio propio, en su caso.
4. Tampoco será preceptiva dicha evaluación en el caso de las actuaciones incluidas en convenios suscritos con otras administraciones o entidades con anterioridad a la entrada en vigor de la ley, siempre que dichos convenios mantengan su vigencia o se cumpla alguna de las condiciones de los apartados anteriores. Esta evaluación tampoco será preceptiva cuando estos convenios se modifiquen sin suponer un aumento de los compromisos en la financiación correspondientes al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes, ni cuando, aun habiendo un aumento, las obras estén ya iniciadas y su objetivo sea finalizar una actuación completa.
5. Aquellas actuaciones que supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial contempladas en los planes directores de los aeropuertos de interés general aprobados y no tramitados con arreglo al Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, antes de ser incorporadas en los correspondientes documentos de regulación aeroportuaria, en el caso de los aeropuertos de la Red de Aena, o de ser ejecutadas en el resto de casos, se someterán a análisis preliminar de rentabilidad socio ambiental y, cuando proceda, a estudio de rentabilidad con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente.

Disposición transitoria 7ª. Puesta en funcionamiento del “Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad, fondo carente de personalidad jurídica” (FESMO-FCPJ).

El inicio de actuaciones del FESMO-FCPJ se producirá con la entrada en vigor de la Ley de Presupuestos Generales del Estado en la que se apruebe el primer presupuesto de explotación y capital correspondiente a dicho fondo.

Disposición transitoria 8ª. Digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera y hoja de ruta exigible para la realización de transporte público de viajeros por carretera.

1. El Documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, deberá ser necesariamente digital a partir del 1 de septiembre de 2024.
2. La hoja de ruta regulada Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera, será necesariamente digital a partir del 1 de septiembre de 2024.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente ley y, en particular, las siguientes:

- a) La disposición adicional séptima de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- b) Los artículos 97 al 104, y la disposición adicional decimonovena de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Disposición final 1ª. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Con el fin de que el nombre y funciones de los órganos consultivos en el ámbito de la movilidad sostenible y la seguridad vial se correspondan con el actual reparto competencial, se modifican los Capítulo II y III del Título I y la Disposición adicional primera del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que quedan redactados como sigue:

«CAPÍTULO II Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 8. Composición y funciones.

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.
2. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.
3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.
4. En las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial.

5. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial ejerce las siguientes funciones:

- a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico y seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar, en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.
- b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.
- c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico o seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.
- d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.
- e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.
- f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
- g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

- 1. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las comunidades autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.
- 2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.

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.»

Disposición final 2ª. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales.

Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo:

Uno. Se adiciona una letra v) al apartado 3 del artículo 20, con la siguiente redacción:

«v) En las zonas de bajas emisiones, la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas que se hayan establecido para circular por las mismas.»

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

En los supuestos de aprovechamiento especial del dominio público local mediante la circulación en zonas de bajas emisiones de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación, se podrá utilizar como valor de referencia de mercado el coste que hubiera tenido que abonar ese vehículo si hubiera estacionado en un parking público en lugar de circular por la zona calificada de bajas emisiones.

b) Cuando se utilicen procedimientos de licitación pública, el importe de la tasa vendrá determinado por el valor económico de la proposición sobre la que recaiga la concesión, autorización o adjudicación.

c) Cuando se trate de tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales, a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros que resulten de interés general o afecten a la generalidad o a una parte importante del vecindario, el importe de aquéllas consistirá, en todo caso y sin excepción alguna, en el 1,5 por ciento de los ingresos brutos procedentes de la facturación que obtengan anualmente en cada término municipal las referidas empresas.

A estos efectos, se incluirán entre las empresas explotadoras de dichos servicios las empresas distribuidoras y comercializadoras de estos.



No se incluirán en este régimen especial de cuantificación de la tasa los servicios de telefonía móvil.

Este régimen especial de cuantificación se aplicará a las empresas a que se refiere este párrafo c), tanto si son titulares de las correspondientes redes a través de las cuales se efectúan los suministros como si, no siendo titulares de dichas redes, lo son de derechos de uso, acceso o interconexión a estas.

A efectos de lo dispuesto en este párrafo, se entenderá por ingresos brutos procedentes de la facturación aquellos que, siendo imputables a cada entidad, hayan sido obtenidos por esta como contraprestación por los servicios prestados en cada término municipal.

No se incluirán entre los ingresos brutos, a estos efectos, los impuestos indirectos que graven los servicios prestados ni las partidas o cantidades cobradas por cuenta de terceros que no constituyan un ingreso propio de la entidad a la que se aplique este régimen especial de cuantificación de la tasa. Asimismo, no se incluirán entre los ingresos brutos procedentes de la facturación las cantidades percibidas por aquellos servicios de suministro que vayan a ser utilizados en aquellas instalaciones que se hallen inscritas en la sección 1.^a 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.»

Tres. Se modifica la Disposición Adicional Quinta, con el fin de adaptarla al régimen de financiación de las entidades locales previsto en esta ley:

«Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán crédito destinado a la aportación al Fondo Estatal para Sostenimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ) previsto en el Artículo 55 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.»

Disposición final 3ª. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

El apartado 1 del Artículo 85 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, queda redactado como sigue:

«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 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.

Asimismo, existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de transporte sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en el Artículo 26 de la Ley de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad eléctrica, 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.»

Disposición final 4ª. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT) queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El Artículo 9 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 9.

1. La Conferencia Sectorial de Transportes promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación. De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 147 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, estará constituida por el miembro del Gobierno que, en representación de la Administración General del Estado, resulte competente en materia de transportes, y por los correspondientes miembros de los

Consejos de Gobierno, en representación de las Comunidades Autónomas y de las Ciudades de Ceuta y Melilla.

2. La Conferencia Sectorial de Transportes se regirá por lo dispuesto en los artículos 147 y siguientes de la Ley 40/2015.»

Dos. Las referencias a la Conferencia Nacional de Transportes recogidas en el Artículo 10 se entenderán hechas a la Conferencia Sectorial de Transportes.

Tres. El Artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11

1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, existirá, la «Comisión de Directores Generales de Transporte Terrestre», integrada por los titulares de las Direcciones Generales competentes en materia de transporte terrestre de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla. La Comisión estará presidida por el Director general de Transporte Terrestre de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras Direcciones Generales de las citadas Administraciones.

2. La Comisión de Directores Generales de Transporte terrestre actuará como órgano ordinario de coordinación técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas administraciones públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

Asimismo, la referida Comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de la Conferencia Sectorial de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.

La Comisión de Directores Generales podrá crear las Subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.»

Cuatro. El apartado 2 del Artículo 42 de la LOTT queda redactado como sigue:

«Artículo 42.

2. No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:
 - a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora, salvo que reglamentariamente se fije un umbral menor.
 - b) Transporte realizado en vehículos que lleven unido de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso

exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

- c) Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.»

Cinco. El Artículo 62 de la LOTT queda redactado como sigue:

«Artículo 62.

1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.
2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.
3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al desarrollo de dichas actividades.

Los servicios de movilidad colaborativa, entendidos como la utilización conjunta de un vehículo por parte de un conductor o conductora y de uno o varios pasajeros, realizada sin remuneración, salvo para compartir los gastos, en el marco de un viaje que el conductor realiza por cuenta propia, son transportes privados particulares. 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.»

Seis. El Artículo 64 de la LOTT queda redactado como sigue:

«Artículo 64.

1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares, discrecionales y a demanda.

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Son transportes a la demanda los que se prestan previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato 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»

Siete. El Artículo 70 de la LOTT queda redactado como sigue:

«Artículo 70.

1. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general deberá ser precedida del correspondiente y fundado acuerdo del Consejo de Ministros sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, el cual debe ser acompañado de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.»

Ocho. El Artículo 71 de la LOTT queda redactado como sigue:

«Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la administración, salvo que por acuerdo del Consejo de Ministros se establezca otra cosa, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 47 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. 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.»

Nueve. El Artículo 72 de la LOTT queda redactado como sigue:

«Artículo 72.

1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de concesión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general o cuando en el pliego del contrato se fijen limitaciones a esta regla general, detallándose los tráficos existentes o previstos que no se prestarán en exclusiva y que deberán ser aprobados por el Consejo de Ministros.

En consecuencia, con carácter general, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráficos que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. A los efectos señalados en el punto anterior, los tráficos constitutivos de cada servicio vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar a los viajeros que se desplacen entre los mismos.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de posibles coincidencias, las paradas de los servicios preexistentes entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.»

Diez. El Artículo 133 de la LOTT queda redactado como sigue:

«Artículo 133.

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengán 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 usuarios 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.»

Disposición final 5ª. Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El apartado 1 del Artículo 15 queda redactado en los siguientes términos:

«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 Artículo 52 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 51 de la Ley de Movilidad Sostenible.»

Disposición final 6ª. Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El apartado 2 del Artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, oídas las comunidades autónomas afectadas, la planificación de las infraestructuras integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el establecimiento o la modificación de las líneas ferroviarias o de tramos de las mismas, de estaciones de transporte de viajeros y de terminales de transporte de mercancías. Asimismo, se estará a las reglas que aquél determine respecto del establecimiento o la modificación de otros elementos que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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.»

Dos. El apartado 3 del Artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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, en aspectos tanto geográficos 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. 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 una evaluación de la rentabilidad económico-social, 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 51 de la Ley de Movilidad Sostenible, debiendo incorporar los elementos previstos por ésta. El Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará dicho estudio de viabilidad previo al estudio informativo.

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 52 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 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 51 y 52 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.»

Tres. El apartado 4 del Artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 6.

4. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, las administraciones públicas, entidades de derecho público y sociedades vinculadas, participadas o dependientes de estas administraciones tales como las sociedades de integración ferroviaria, podrán, mediante convenio, realizar encomiendas de gestión de las previstas en el Artículo 11 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre 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%). 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, bien mediante la construcción de una variante, un viaducto o un soterramiento, la titularidad de los nuevos elementos estructurales en este último supuesto tales como pilares, muros y losas estructurales del soterramiento, 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 estos supuestos los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán hasta un máximo del treinta por ciento (30%) del coste de los citados elementos estructurales. En el caso de que la operación de integración se desarrolle mediante un soterramiento ejecutado mediante pilares, muros y losas, 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.

c) 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) y b) anteriores, será necesaria la previa autorización del Consejo de Ministros.

d) Los administradores de infraestructuras ferroviarias financiarán íntegramente los elementos tales como plataforma, vía, instalaciones, estación ferroviaria y edificio de viajeros.»

Cuatro. Se incluye un nuevo Artículo 46.bis, con la siguiente redacción

«Artículo 46.bis. Explotación de las instalaciones de servicio destinadas exclusivamente a la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público.

El Administrador de Infraestructuras podrá encomendar al adjudicatario de la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, la explotación de las instalaciones de servicio destinadas, con carácter exclusivo, a la prestación de tales servicios, siempre y cuando dicha explotación sea necesaria para su efectiva prestación y así lo prevea expresamente la autorización concedida por la administración competente o, en su caso, el contrato que para regular dichas obligaciones de servicio público suscriban la citada administración y el operador autorizado. Así mismo, también podrá encomendarse la prestación de los servicios y la explotación de las instalaciones de servicio de aquellas estaciones en las que, además de los trenes sujetos a obligaciones de servicio público, se realicen otros servicios cuyo único prestador sea el adjudicatario de las obligaciones de servicio público.

En el supuesto de que el operador autorizado para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público esté participado en más de un 50% por una entidad de derecho público, el administrador de infraestructuras podrá adjudicar su explotación a favor de aquella entidad de derecho público bajo el amparo de un convenio de encomienda de gestión a los que se refiere el Artículo 11 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En el supuesto de adjudicar la explotación de instalaciones de servicio al operador ferroviario autorizado para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, éste deberá cumplir con las obligaciones que establece el Artículo 42.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.»

Disposición final 7ª. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea

La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El Artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 43.

Las Administraciones públicas territoriales y las personas y entidades particulares nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán obtener una autorización

previa, de acuerdo con las condiciones que determine el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 invernadero.

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».

Disposición final 8ª. Título competencial.

1. Esta ley se dicta conjuntamente al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el Artículo 149.1. 1ª de la Constitución, de regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales; en el Artículo 149.1.13.ª de la Constitución, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en el Artículo 149.1.18ª, relativa las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y el procedimiento administrativo común; en el Artículo 149.1.23.ª de la Constitución, de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección; y en el Artículo 149.1.25.ª de la Constitución, de bases del régimen minero y energético.
2. Asimismo, esta ley se dicta también al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en los artículos 149.1.15.ª, de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, en relación con el Título V (innovación y digitalización del transporte y la movilidad) y la Disposición adicional 10ª. ; 149.1.21.ª de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, tráfico y circulación de vehículos a motor, en relación con el Título III (planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte); y el Título VI (mejora de la competitividad en el transporte y la logística), así como la Disposición adicional 4ª. , la Disposición adicional 11ª. , la Disposición adicional 12ª. y la Disposición transitoria 1ª. ; y 149.1.20ª, de puertos y aeropuertos de interés general, en relación con el Título II del capítulo III.



Disposición final 9ª. Desarrollo reglamentario.

Se autoriza al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta ley.

Disposición final 10ª. Comienzo en la utilización del procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros.

El procedimiento de financiación del transporte público colectivo urbano de viajeros previsto en el Título IV de la ley se empezará a utilizar para la compensación correspondiente al transporte realizado en el año 2024, cuya primera liquidación será en 2025. Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio se publicarán antes del 31 de diciembre de 2023.

Disposición final 11ª. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Provisión de datos de transporte y movilidad

El presente anexo recoge la información relativa al suministro de datos de transporte de viajeros y movilidad para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el capítulo III del Título V de la presente ley.

1. Datos de la oferta de servicios programados de transporte de viajeros.

Se refiere a toda la información de servicios de transporte de viajeros que están programados mediante horarios o frecuencias y a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad:

- a) Servicios de transporte incluidos: Aéreo, ferroviario, metro, tranvía, autobús urbano e interurbano, así como cualquier otro servicio de transporte de viajeros que pueda incluirse dentro de esta categoría.
- b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, consorcios, autoridades de transporte, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de viajeros o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.
- c) Datos a proporcionar: rutas, paradas, horarios, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental, servicios adicionales al transporte, así como toda la

información sobre servicios de transporte programado requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

- d) Actualización de datos: cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen los usuarios y usuarios finales.
- e) Formatos: estándar europeo NeTEx, GTFS (General Transit Feed Specification) o formatos alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.
- f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Datos de la oferta de servicios a la demanda de transporte de viajeros y movilidad.

Se refiere a toda la información de servicios a la demanda de transporte de viajeros y de movilidad que están a disposición de la ciudadanía para facilitar su movilidad, previa solicitud de estos.

- a) Servicios de transporte y movilidad incluidos: Servicios de autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehículo turismo con conductor, coche o moto compartido, coche o moto de alquiler, bicicleta o patinete compartido, bicicleta o patinete de alquiler, y todos aquellos servicios de transporte de viajeros y movilidad que se lleven a cabo mediante demanda.
- b) Responsables del suministro de datos: los operadores de transporte, consorcios, autoridades de transporte, administraciones públicas y cualquier otra entidad en su papel de generadora de servicios de transporte de viajeros o proveedora de servicios de movilidad, o de intermediaria, cada una con respecto a los datos que corresponden con su cometido.
- c) Datos a proporcionar: Forma de acceso a los vehículos, características especiales del servicio, tarifas, puntos de reserva y venta, accesibilidad para personas de movilidad reducida, información medioambiental y cualquier otra información que pueda resultar de interés para los posibles usuarios de estos servicios, así como toda la información sobre servicios de transporte y movilidad a la demanda requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del

Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos.

- d) Actualización de datos: Cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen los usuarios y usuarios finales.
- e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.
- f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. Datos de las infraestructuras de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Se refiere a toda la información de las infraestructuras vinculadas a los servicios de transporte de viajeros y relevante para éstos.

- a) Infraestructuras incluidas: Terminales y estaciones, apeaderos, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, así como cualquier otra infraestructura de transporte y otras infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad relevante para la programación y realización del viaje.
- b) Responsables del suministro de datos: los titulares de la infraestructura o equipamiento y los gestores de la misma, así como cualquier otro intermediario, cada uno con respecto a los datos que corresponden con su cometido.
- c) Datos a proporcionar: andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, puntos de información, reserva y venta, conexiones con otras rutas y modos de transporte, aparcamientos disuasorios y aparcamientos seguros para bicicletas, servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación, la realización y el desarrollo del viaje, así como toda la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad requerida en el apartado 1 relativo a datos estáticos del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión de 31 de mayo de 2017 que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y cualquier otra normativa de carácter supranacional que se establezca en este sentido para este tipo de datos. Se excluye de lo anterior la información relativa a los puntos de suministro de combustibles tradicionales (gasolinas, gasóleos) y de fuentes

de energía alternativas (biocarburantes, GNC, GNL, GLP, hidrógeno, electricidad), que se proveerá según lo previsto en la normativa sectorial aplicable.

- d) Actualización de datos: cuando se produzcan cambios en los datos, los responsables del suministro de datos actualizarán oportunamente los datos estáticos y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen los usuarios y usuarios finales.
- e) Formatos: formatos estandarizados o alternativos que sean autorizados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En los datos que incluyan toponimia, esta será la correspondiente a la designación oficial y, en el resto de los casos que sea de aplicación, el idioma empleado en los textos de los datos incluirá al menos el castellano.
- f) Forma de provisión de datos: El proveedor de datos proporcionará una forma de acceso al fichero o conjunto de ficheros a través de Internet, con un protocolo estándar y, en su caso, la información de autenticación que permita la descarga automatizada de la información por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

ANEXO II

Actuaciones e importes incluidos en la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal

El presente anexo recoge las actuaciones en infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal a las que se hace referencia en los artículos del capítulo III ('Planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal') del Título III de la ley.

Para cada tipología de actuación se indica el importe total estimado mínimo, sin IVA y en millones de euros, a partir del cual aplican las evaluaciones ex ante a las que se hace referencia en los artículos 51 y 52 de la ley.

A efectos de la aplicación de esta ley y en el caso de que una actuación pudiera corresponder de manera inequívoca a varias tipologías, ésta se asignará a la de menor importe total estimado de entre ellas.

Tipología de actuación	Importe total estimado mínimo, sin IVA (M€)
Actuaciones en carreteras del Estado	
Nuevas carreteras o actuaciones sobre carreteras existentes (duplicaciones, aumentos de capacidad, acondicionamientos, mejoras funcionales, carriles BUS/VAO)	30
Nuevos enlaces o remodelación de nudos existentes	6
Actuaciones en infraestructura ferroviaria del Estado	
Nuevos tramos (incluyendo estaciones de viajeros y terminales de mercancías)	50
Modificaciones de tramos (incluyendo estaciones de viajeros y terminales de mercancías)	50
Ampliaciones de capacidad de tramos	50
Nuevas estaciones de viajeros y nuevas terminales de mercancías	0
Mejora o reposición de estaciones de viajeros o de terminales de mercancías	6
Operaciones de integración del ferrocarril en ciudades	0
Otras actuaciones ferroviarias no incluidas en los apartados anteriores y no recogidas en las excepciones del Artículo 53 de la ley	50