

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

24545 *Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible.*

FELIPE VI

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono:

ÍNDEX

Preàmbul.

Títol preliminar.

Article 1. Objecte i finalitat de la Llei.

Article 2. Definicions.

Article 3. Relacions entre administracions públiques.

Article 4. Dret a la mobilitat sostenible.

Article 5. Principis rectors.

Títol I.

Article 6. El Sistema General de Mobilitat Sostenible.

Article 7. Objectius del Sistema General de Mobilitat Sostenible.

Article 8. El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

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

Article 10. Funcions del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

Article 11. El Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

Article 12. Funcions del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

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

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

Títol II.

Capítol I.

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

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

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

Article 18. Els documents de recomanacions metodològiques.

Article 19. Les guies de bones pràctiques.

Article 20. Conscienciació i sensibilització.

Article 21. Formació a la ciutadania en mobilitat sostenible.

Capítol II.

Secció 1a. Instruments de planificació.

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

Secció 2a. Mobilitat per a totes les persones.

- Article 28. Sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà.
- Article 29. Planificació urbana per al foment de la mobilitat activa.
- Article 30. Mobilitat inclusiva per a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda.
- Article 31. Perspectives de gènere i igualtat de tracte i no-discriminació en la mobilitat.

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

- Article 32. Terminals de transport, tallers de material mòbil per al transport públic i altres infraestructures, edificis i instal·lacions al sistema de transports i mobilitat.
- Article 33. Carrils reservats a determinats vehicles.
- Article 34. Compliment dels objectius de subministrament d'electricitat a aeronaus estacionades.
- Article 35. Ús i subministrament de fonts d'energia alternatives en ports.

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

- Article 36. Càlcul i informació de la petjada de carboni.
- Article 37. Informació sobre l'emissió de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants a l'atmosfera en ports i aeroports.
- Article 38. Sistemes de gestió ambiental i de l'energia.

Títol III.

Capítol I.

- Article 39. Coordinació dels serveis de transport terrestre per carretera i ferrocarril i els serveis de mobilitat i col·laboració de les administracions públiques.
- Article 40. Serveis de transport i mobilitat per permetre l'exercici del dret a la mobilitat en desplaçaments intraautonòmics.
- Article 41. Règim de prestació dels serveis de transport públic de persones per carretera i serveis de mobilitat.
- Article 42. Serveis de mobilitat de connexió amb el ferrocarril i amb els serveis regulars amb autobús.

Capítol II.

- Article 43. Obligacions de servei públic en els serveis de transport de competència estatal.
- Article 44. Principis aplicables a les obligacions de servei públic i als contractes de servei públic.
- Article 45. Establiment d'obligacions de servei públic en transports de competència estatal.
- Article 46. Corresponsabilitat en el finançament de les obligacions de servei públic en transports de competència estatal.
- Article 47. Seguiment i avaluació de les obligacions de servei públic en transports de competència estatal.

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

Capítol III.

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

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

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

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

Article 53. Excepcions del procediment d'avaluació.

Article 54. Infraestructura de transport d'interès general i planificació territorial.

Títol IV.

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

Article 56. Creació del Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ).

Article 57. Assignació de recursos del Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ).

Article 58. Condió de beneficiari i requisits que cal complir.

Article 59. Procediment per a la determinació de l'import de les subvencions per al finançament de costos operatius.

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

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

Títol V.

Capítol I.

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

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

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

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

Article 65. Règim d'admissió i participació.

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

Article 67. Admissió a l'espai controlat de proves.

Article 68. Protocol de proves.

Article 69. Inici de les proves.

Secció 2a. Règim de garanties i protecció dels participants.

Article 70. Consentiment informat i protecció de dades.

Article 71. Dret de desistiment.

Article 72. Responsabilitat.

Article 73. Garantia de confidencialitat.

Article 74. Seguiment de les proves.

Article 75. Interrupció de les proves.

Secció 3a. Finalització del projecte i efectes posteriors a l'execució de les proves.

Article 76. Informes d'avaluació.

Article 77. Proposta de regulació.

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

Article 79. Proporcionalitat i prohibició de tracte discriminatori.

Secció 4a. Comissió de persones expertes en mobilitat.

Article 80. Comissió de persones expertes en mobilitat.

Capítol II.

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

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

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

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

Capítol III.

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

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

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

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

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

Article 90. Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal i altres portals de dades de transports i mobilitat del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Article 91. Ús de dades sobre el transport i la mobilitat.

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

Capítol IV.

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

Títol VI.

Article 94. Transport de mercaderies.

Article 95. Zones d'estacionament segures i protegides.

Article 96. Zones d'estacionament segures i protegides per a vehicles pesants de mercaderies.

Article 97. Nodes logístics d'importància estratègica estatal.

Article 98. Nodes logístics d'interès autonòmic.

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

Títol VII.

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

Article 101. Transparència.

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

Títol VIII.

Article 103. Concepte i classificació.

Article 104. Subjectes responsables.

Article 105. Infraccions greus.

Article 106. Infraccions lleus.

Article 107. Import de les sancions.

Article 108. Prescripció de les infraccions.

Article 109. Prescripció de les sancions.

Article 110. Competència i procediment sancionador.

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

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

Disposició addicional tercera. Sendes indicatives.

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

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

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

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

Disposició addicional vuitena. Avaluació *ex post* dels principals corredors posats en servei i actuacions dutes a terme mitjançant el sistema concessional.

Disposició addicional novena. Transport ferroviari de mercaderies.

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

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

Disposició addicional dotzena. Competències dels territoris històrics.

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

Disposició addicional catorzena. Ampliació de l'àmbit d'aplicació de la disposició addicional cent vuitena de la Llei 31/2022, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2023.

Disposició addicional quinzena. Promoció del transport ferroviari de persones.

Disposició addicional setzena. Mesures per impulsar la reducció de vols domèstics.

Disposició addicional dissetena. Declaració d'interès de les obres d'infraestructures rurals, consistents en l'elaboració de camins naturals.

Disposició addicional divuitena. Senyalització d'estacions de recàrrega ultraràpida a la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Disposició addicional dinovena. Estudi de nous serveis ferroviaris per a la mobilitat quotidiana a Galícia.

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

Disposició addicional vint-i-unena. Incentius per a la renovació del parc espanyol d'automoció.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Disposició addicional trenta-unena. Criteris de puntualitat de RENFE.

Disposició addicional trenta-dosena. Contribució financera de l'Estat per a la mobilitat sostenible en l'àmbit del transport marítim.

Disposició addicional trenta-tresena. Pla de convergència per a l'accés bàsic a la mobilitat.

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

Disposició addicional trenta-cinquena. Pla estatal per al desplegament de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en municipis petits i mitjans.

Disposició addicional trenta-sisena. Finançament del transport públic.

Disposició addicional trenta-setena. Promoció del transport a demanda a les zones rurals.

Disposició addicional trenta-vuitena. Alimentació de consums a través de xarxes de transport amb funcions de distribució.

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

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

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

Disposició transitòria quarta. Metodologies d'avaluació.

Disposició transitòria cinquena. Avaluació d'actuacions finançades pel Mecanisme de Recuperació i Resiliència.

Disposició transitòria sisena. Actuacions en curs i actuacions incloses en convenis subscrits amb anterioritat a l'entrada en vigor de la Llei.

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

Disposició transitòria vuitena. Digitalització del document de control administratiu exigible per dur a terme el transport públic de mercaderies per carretera i full de ruta exigible per dur a terme el transport públic de persones per carretera.

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

Disposició transitòria desena. Serveis ferroviaris traspassats a les comunitats autònomes.

Disposició derogatòria única.

Disposició final primera. Modificació del Reial decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

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

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

Disposició final quarta. Modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

Disposició final cinquena. Modificació de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.

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

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

Disposició final vuitena. Títol competencial.

Disposició final novena. Desplegament reglamentari.

Disposició final desena. Començament en l'ús del procediment de finançament del transport públic col·lectiu urbà de viatgers.

Disposició final onzena. Salvaguarda del rang de disposicions reglamentàries.

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

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

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

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

Disposició final setzena. Modificació de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric.

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

Disposició final divuitena.

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

Disposició final vintena. Modificació de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

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

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

Annex I.

Annex II.

PREÀMBUL**I**

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

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

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

Si tenim en compte les diferents manifestacions internacionals de la mobilitat, es pot observar una evolució indubtable d'aquest concepte, identificat abans amb el transport i el trànsit, mentre que actualment adquireix un caràcter transversal i ja s'estén a tots els àmbits i les circumstàncies de la vida de les persones i del funcionament de la societat en general.

En efecte, la mobilitat també apareix essencialment vinculada a les polítiques de protecció del medi ambient i el clima, així com, en general, al desenvolupament econòmic i social dels territoris, motiu pel qual resulta fonamental per a l'assoliment dels objectius de cohesió dels diferents estats i regions.

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

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

Actualment no hi ha una definició única de la mobilitat, ni se n'ha establert taxativament la diferència amb el concepte de transport, però sí que hi ha un cert grau de consens a escala internacional a considerar que la mobilitat se centra en les persones i la satisfacció de les seves necessitats de desplaçament, mentre que el transport, en què s'inclouen els vehicles, els serveis i les infraestructures, és l'instrument que cal per permetre els desplaçaments necessaris per al desenvolupament de la mobilitat i el proveïment de la població.

En conseqüència, la mobilitat apareix com una necessitat vinculada al conjunt d'activitats socials com ara treballar, estudiar, produir, interrelacionar-se, accedir a l'oci, garantir la salut i la qualitat de vida o consumir béns o serveis. La separació espacial d'aquestes activitats requereix un sistema de mobilitat que en permeti l'acompliment adequat i que situï la persona al centre de tot aquest sistema.

Cal destacar també la importància de garantir que l'accés a aquest dret a la mobilitat se satisfaci a tot el territori, i per a això és imprescindible atendre les necessitats de les zones afectades per processos de despoblació.

De manera addicional, en un sistema descarbonitzat i eficient, amb uns objectius climàtics i ambientals cada vegada més ambiciosos, resulta imprescindible abordar els impactes negatius tan significatius que es deriven del sector del transport tal com s'ha desenvolupat en dècades anteriors. Per això, el transport públic, la intermodalitat i les

formes de mobilitat actives com caminar o anar amb bicicleta o cicle han de tenir un paper essencial en un nou model de mobilitat sostenible.

Així sorgeix la necessitat que els sistemes de transport es relacionin entre ells i es vinculin amb l'evolució de la societat, el progrés econòmic i social, el medi ambient i el clima, la generació i el consum d'energia, el desenvolupament urbà i territorial i la qualitat de vida de les persones.

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

Tot i la incorporació progressiva de les dones al sector, tant en llocs productius com de direcció, la seva presència continua sent inferior, la qual cosa requereix més implicació per part de les institucions en la identificació dels factors que incideixen en el fet que la professió estigui més masculinitzada i la creació de recursos i anàlisis que corregeixin la situació i generin un augment de l'interès i la participació de les dones.

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

Per això, sense perjudici de l'ús dels altres títols competencials estatals més específics que fins ara han permès a l'Estat regular el trànsit i les infraestructures, i la resta de competències transversals i, en especial, la que l'assisteix en matèria de medi ambient i procediment administratiu, molts dels preceptes d'aquesta Llei es dicten a l'empara de la competència exclusiva de l'Estat per a la regulació de les condicions bàsiques que garanteixin la igualtat de tots els espanyols en l'exercici dels drets constitucionals de l'article 149.1.1 de la Constitució espanyola, tot respectant les competències que assumeixen les comunitats autònomes als estatuts.

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

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

L'AEMA també conclou que els efectes de l'exposició a la contaminació de l'aire o al soroll afecten especialment la població més vulnerable per raó del seu estatus socioeconòmic o per factors com ara el nivell d'ingressos, la situació d'ocupació o el nivell educatiu. Així, les persones d'edat avançada, els menors, les persones amb problemes de salut i les persones de baix poder adquisitiu són més vulnerables a la mala

qualitat de l'aire i el soroll que la població en general i, a més, són les que tenen menys oportunitats de modificar les seves condicions de vida o el lloc de residència, cosa que també determina una exposició més gran a aquestes emissions. Per tant, les polítiques encaminades a la millora de la qualitat de l'aire i la reducció del soroll a les ciutats beneficien especialment aquests col·lectius més vulnerables.

Finalment, cal esmentar que l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (AIReF), en el seu Estudi d'avaluació de la despesa pública corresponent a l'any 2019 relativa a infraestructures de transport («*spending review*»), estableix, com a primera proposta, desplegar una llei transversal de mobilitat. Concretament, assenyalava el següent: «Espanya no té una legislació actualitzada que reguli amb normes homogènies la inversió en infraestructures dels diferents modes de transport, així com dels serveis que presten. Es proposa aprovar una nova legislació integral de mobilitat i infraestructures de transport, que defineixi criteris i objectius comuns per a tots els modes de transport i que n'alinei la planificació i la gestió amb els compromisos internacionals subscrits en matèria de mobilitat sostenible. La norma ha de regular el procés d'elaboració i d'actualització del Pla nacional de mobilitat i infraestructures de transport i ha de definir la governança dels projectes i la seva avaluació. La regulació ha d'incloure regles comunes per als processos de participació pública, avaluació *ex ante* i *ex post* de l'impacte econòmic, social i ambiental de plans i projectes».

II

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

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

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

La Comissió Europea assenyala, a més d'altres elements directament relacionats amb el canvi climàtic i la transició energètica que aborda la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, quatre aspectes fonamentals que aquesta Llei té en compte: a) l'impuls del transport multimodal; b) el paper creixent de la mobilitat multimodal automatitzada i connectada i dels sistemes de gestió intel·ligent del trànsit; c) la relació entre el preu del transport i les seves repercussions sobre el medi ambient i la salut, i d) la necessitat d'un transport, i especialment d'un transport urbà, menys contaminant, així com d'un tractament combinat de les emissions, la congestió urbana i la millora del transport públic.

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

En aquest sentit, el compliment de l'objectiu d'aconseguir la neutralitat climàtica d'aquí al 2050 mitjançant un procés continuat, progressiu i irreversible de descarbonització del sistema econòmic, que recullen tant el Reglament (UE) 2021/1119, que estableix el marc per assolir la neutralitat climàtica, com la Llei 7/2021, de canvi climàtic i transició energètica, requereix que en tots els sectors econòmics es faci un esforç important per accelerar el desacoblament de l'activitat i el creixement econòmic, així com per disminuir les seves emissions específiques —per unitat d'energia consumida— de gasos d'efecte hivernacle.

Per això, el juliol de 2021 la Comissió Europea va presentar el paquet Objectiu 55 («Fit for 55») per alinear el marc regulatori en matèria d'energia i clima amb uns objectius més ambiciosos en matèria de reducció d'emissions netes de gasos d'efecte hivernacle i assegurar una transició verda, justa i competitiva del sistema econòmic de la Unió Europea. Els expedients del paquet Objectiu 55 («Fit for 55»), que afecten diferents sectors de l'economia i la majoria dels quals estan aprovats actualment, inclouen diversos instruments normatius que són clau per ajudar a descarbonitzar el transport per carretera, aeri i marítim de la Unió Europea, els objectius i les finalitats dels quals comparteix aquesta Llei.

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

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

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

Finalment, cal indicar que el Pla de recuperació, transformació i resiliència (PRTR), aprovat per la Comissió Europea el 16 de juny de 2021, estableix dins de les reformes que s'han d'emprendre com a part del component 1 l'aprovació de la Llei de mobilitat sostenible que reguli les activitats relacionades amb el transport i la mobilitat, incloses les qüestions relacionades amb la planificació i el finançament d'infraestructures i serveis de transport, la millora de la governança, els combustibles alternatius, la mobilitat inclusiva, el foment de la innovació i la digitalització, la millora de la transparència i la rendició de comptes. Per tant, aquesta Llei respon a la reforma que recull el component 1 «Pla de xoc de mobilitat sostenible, segura i connectada en entorns urbans i metropolitans», en particular la mesura R2 «Llei de mobilitat sostenible i finançament del transport». La

publicació i l'entrada en vigor d'aquesta Llei compleix la fita 3 segons el que recull la Decisió d'implementació del Consell (CID, per les sigles en anglès). Amb relació al compliment del principi «no causar dany significatiu» (DNSH, per les sigles en anglès), exigible a totes les mesures del Pla de recuperació, el contingut d'aquesta norma és plenament respectuós amb aquest principi, atès que contribueix a la transformació sostenible de la mobilitat i el transport i representa, per tant, un avenç en matèria mediambiental. Tal com es va incloure a la fitxa del component 1, aprovada per la Comissió Europea, aquesta reforma inclou una sèrie de mesures que no comporten un impacte perjudicial significatiu sobre cap dels 6 objectius mediambientals que cal considerar per a l'aplicació del principi DNSH. Pel que fa a l'etiquetatge de la mesura en relació amb el que disposen els annexos VI i VII del Reglament 2021/241, de 12 de febrer de 2021, pel qual s'estableix el Mecanisme de Recuperació i Resiliència, aquesta reforma en si no té cap etiquetatge. Aquesta Llei, inclosa com a reforma al PRTR, no regula cap de les inversions que inclou el PRTR ni es preveu que el Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ), que preveu l'article 56, es doti amb fons del PRTR. En tot cas, si alguna inversió o actuació derivada d'aquesta Llei arriba a tenir finançament del PRTR, s'ha de respectar l'etiquetatge climàtic que pugui correspondre a aquesta inversió o actuació.

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

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

III

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

El sistema de transports espanyol té una xarxa d'infraestructures de primer nivell, en paràmetres tant quantitatius com qualitatius, sense perjudici de la necessitat de completar determinats eixos i de la seva adaptació, en alguns casos, a les noves necessitats i realitats. Per aquest motiu, és el moment de centrar-se a millorar la regulació de la mobilitat de la ciutadania i del transport de mercaderies dels sistemes productius, tot aprofitant la potencialitat de la digitalització i les noves tecnologies i garantint un ús eficient dels recursos públics.

Les persones i, concretament, la necessitat de donar resposta a les necessitats de mobilitat quotidiana d'una manera sostenible, se situen al centre de la norma, que també

pretén modernitzar i adaptar el marc normatiu de la prestació dels serveis de transport a les noves realitats i necessitats.

A partir de l'anàlisi anterior, aquesta Llei s'estructura en un títol preliminar i vuit títols (de I al VIII), que abracen aquells aspectes la regulació dels quals s'ha considerat necessària, amb contingut tant de tipus programàtic com amb proposicions imperatives, a fi de modernitzar el marc jurídic actual i que puguin servir d'orientació per a les modificacions d'altres lleis que s'hi vegin afectades.

El títol preliminar estableix l'objecte i la finalitat de la Llei, defineix els conceptes que s'hi utilitzen, reconeix la mobilitat com un dret col·lectiu i la necessitat que les administracions facilitin l'exercici d'aquest dret, i estableix els principis rectors de les administracions públiques en aquesta tasca. Es tracta d'un títol amb un contingut programàtic rellevant que, com s'ha esmentat en apartats anteriors, ha d'inspirar l'adaptació d'altres normatives vinculades a l'àmbit de la mobilitat.

El contingut dels vuit títols restants es justifica i es resumeix en els apartats següents.

IV

Les administracions públiques estan al servei dels ciutadans, treballen per l'interès general i han de cooperar les unes amb les altres i acordar de manera voluntària la manera com han d'exercir les seves competències.

La satisfacció a un nivell raonable de les necessitats de la ciutadania en matèria de mobilitat, especialment la quotidiana, exigeix no només reforçar en aquest àmbit els principis de cooperació i coordinació que regeixen amb caràcter general, de conformitat amb el títol III de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, les relacions entre administracions públiques, sinó avançar cap a l'enfocament de la cogovernança.

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

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

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

Així mateix, aquest sistema facilita l'exercici cooperatiu i eficient de les competències distribuïdes per la doctrina constitucional entre les administracions públiques, a la llum de les noves circumstàncies i demandes socials, en interconnectar de manera oberta i flexible la pluralitat de serveis i actuacions destinats a l'objectiu comú.

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

El primer és el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible, concebut com a instrument de cooperació entre les administracions competents en matèria de transports i mobilitat, dels que regula l'article 145 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, en què tenen representació tant les comunitats i ciutats autònomes com els municipis de més de mig milió d'habitants i les entitats locals amb competències en matèria de mobilitat i transports designades per la Federació Espanyola de Municipis i Províncies o l'entitat que la substitueixi, tot garantint la representativitat de tots els territoris, així com les administracions públiques competents en matèria de mobilitat i transports als territoris històrics i insulars.

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

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

- El Consell Nacional de Transports Terrestres, que regula l'article 36 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.
- El Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, creat pel text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març.

El Consell Superior de Mobilitat Sostenible n'assegura la coordinació, atès que mantenen la naturalesa d'òrgans consultius en els àmbits respectius. És l'òrgan superior d'assessorament, consulta i debat de l'Administració en assumptes que afectin el funcionament del sistema de transports, sense perjudici de les funcions que la Llei 16/1987, de 30 de juliol, atribueix al Consell Nacional de Transports Terrestres, i es constitueix en seccions, segons els diferents àmbits temàtics en què es consideri necessari estructurar la seva activitat.

Cal dir que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible disposa, a més, d'un Consell Assessor. Aquest Consell Assessor també té funcions específiques assignades per normatives sectorials. La disposició addicional primera estableix els aspectes essencials, mentre que el seu règim de funcionament s'ha de regular per ordre ministerial.

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

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

Disposar d'informació sistematitzada sobre el funcionament del sistema de transports i mobilitat és un aspecte crític per al disseny sòlid de les polítiques públiques de mobilitat i transports de totes les administracions públiques. Alhora, per poder tenir una visió completa, cal que aquesta informació estigui estructurada i s'alimenti de diferents fonts, tant públiques com privades. Experiències recents en la gestió de la crisi sanitària de la COVID-19 han revelat que els sistemes de gestió d'informació de les administracions públiques tenen una capacitat de millora important.

L'EDIM es concep com l'instrument amb què es pot estructurar aquesta informació. Es tracta d'una eina concebuda com a modular i escalable, que ha de recollir la

informació actualitzada sobre l'oferta i la demanda de transports, entre altres qüestions. El mateix sistema s'ha d'anar perfeccionant amb la tasca del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

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

V

El títol II recull les mesures per fomentar una mobilitat sostenible. Concretament, integra un conjunt de preceptes, instruments, procediments i iniciatives sobre mobilitat sostenible que complementen la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, amb l'objectiu d'afavorir la transició de l'oferta del sistema de transports cap a modes, mitjans, serveis i pautes de mobilitat més eficaços, energèticament eficients, segurs, accessibles, assequibles, equitatius i amb menys emissions. Per assolir aquests objectius, la transició s'ha de fer mitjançant una integració tant vertical en tots els nivells de les administracions públiques com horitzontal entre territoris, modes de transport, sectors d'activitat connexos i la ciutadania, i d'aquesta manera també es contribueix a la consecució dels objectius de desenvolupament sostenible de l'Agenda 2030 i de la resta d'acords internacionals com la Nova Agenda Urbana de les Nacions Unides o l'Acord de París, a més de contribuir al desenvolupament d'assentaments urbans sostenibles i inclusius i a la descarbonització a llarg termini.

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

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

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

Concretament, la secció 1a estableix l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM) i el seu equivalent per a les comunitats autònomes i recull obligacions per a l'elaboració de plans de mobilitat sostenible d'entitats locals, plans per a grans centres d'activitat i plans de mobilitat sostenible a la feina.

La secció 2a recull els aspectes inclusius de la mobilitat, inclosa una ordenació del sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà, el foment de la mobilitat activa, les

polítiques i les accions de mobilitat inclusiva per a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda i les perspectives de gènere i no-discriminació en la mobilitat.

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

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

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

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

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

A més, la disposició addicional quarta preveu l'elaboració d'un Pla estratègic per a la sostenibilitat del transport aeri a Espanya, el qual parteix de l'anàlisi dels seus impactes ambientals principals i la contribució de cadascun dels actors a la cadena de valor del sector.

Així mateix, a fi d'ampliar el catàleg de mesures que els municipis poden adoptar per garantir una qualitat de l'aire adequada als seus termes municipals i minorar les emissions que produeixen els vehicles de motor, mitjançant la disposició final segona es modifica el Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals. Aquesta habilitació legal permet que els municipis que així ho desitgin puguin introduir una taxa per la circulació de vehicles que superin els límits o les categories màximes de lliure circulació estipulades a les zones de baixes emissions.

A més, la disposició addicional cinquena preveu l'obligació de les administracions de disposar de protocols d'actuació que es puguin adoptar i implementar davant d'episodis d'alta contaminació.

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

Per aquestes raons, la disposició addicional sisena se centra en l'impuls decidit a la mobilitat activa i, concretament, en el paper de la bicicleta o el cicle, en el sistema de transports, a través de la creació d'una estratègia estatal d'impuls a l'ús de la bicicleta, que fomenti i coordini les diferents polítiques i accions al voltant d'aquest mode de transport no només considerant el seu ús recreatiu i esportiu, la seva importància per al foment del cicloturisme o els seus beneficis per a la salut, sinó entenent-lo com un element essencial de la mobilitat quotidiana i tenint en compte la seva contribució a la cadena de valor i l'impuls consegüent al desenvolupament empresarial del sector.

La disposició final tercera recull la modificació del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, per incloure en la negociació dels convenis col·lectius les mesures per promoure la implementació de plans

de mobilitat sostenible a la feina amb l'abast i el contingut que preveu aquesta Llei (la qual cosa és aplicable segons recull la disposició transitòria primera).

VI

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

El capítol I es refereix a la provisió de serveis de transport terrestre de persones i serveis de mobilitat a tot el territori. En aquest capítol s'avança cap a un enfocament ambiciós en la planificació i la provisió dels serveis de mobilitat al territori, i a aquest efecte s'aposta per polítiques públiques que integrin els serveis tradicionals de transport públic, per carretera i ferrocarril, amb els nous serveis de mobilitat, per tal que la intervenció pública es pugui adaptar a les necessitats reals de la ciutadania d'un entorn determinat de manera flexible i eficient, i, per tant, més sostenible. Així mateix, s'aposta per la intermodalitat i per la possibilitat de gestionar de manera integrada serveis i infraestructures de transport.

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

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

Requereix una menció específica la necessitat d'impulsar solucions de mobilitat a les zones rurals o de baixa densitat de població com a part de l'acció pública necessària per lluitar contra la diferència d'oportunitats que poden existir en l'àmbit rural i com a mecanisme fonamental per contribuir a la cohesió territorial. En aquest sentit, es planteja la possibilitat que l'Estat participi en el finançament d'aquest tipus de solucions quan afectin territoris afectats pel repte demogràfic, en les condicions que s'estableixin reglamentàriament. A més, amb l'objectiu de situar les persones al centre de les decisions de política pública, s'estableix la necessitat que el sistema de transports i mobilitat sigui un sistema integrat, preferentment configurat en xarxa, sense perjudici de les administracions competents sobre els diferents serveis.

A més, es destaca la possibilitat d'utilitzar qualsevol figura jurídica que prevegi la normativa de contractes en els serveis de transport o de mobilitat que se sostenen amb fons públics, així com la utilització de subvencions o ajuts públics. Així mateix, es reconeix la possibilitat d'incloure la gestió integrada de serveis de mobilitat o d'infraestructures vinculades als serveis.

Finalment, s'estableixen, com una categoria específica, els serveis de mobilitat de connexió amb els serveis ferroviaris i els serveis regulars amb autobús. D'una banda, es tracta de serveis que tenen com a objectiu millorar l'accés a les estacions de ferrocarril i, per tant, facilitar l'ús d'aquest mode de transport a través de la intermodalitat. D'altra banda, es poden promoure serveis de mobilitat de connexió a altres línies regulars d'autobús preexistents, entre els municipis que no disposin de parada en la línia regular esmentada i les parades més properes de localitats ateses per les línies regulars, amb horaris coordinats amb els de les línies regulars, sempre que no hi hagi un servei regular d'autobús que cobreixi aquesta relació.

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

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

Un d'aquests principis bàsics és el de corresponsabilitat en el finançament de les obligacions de servei públic en transports de competència estatal en el sentit que, quan l'Administració territorial proposadora d'aquestes obligacions no sigui l'Estat, aquesta Administració ha de finançar-ne l'establiment, així com l'increment de freqüències o la modificació que sol·licitin de les seves característiques i que impliquin un cost més elevat. En el cas d'obligacions de servei públic que s'imposin en l'àmbit aeri en rutes dins de la Península, l'Administració General de l'Estat pot arribar a acords o convenis amb les comunitats autònomes respecte a la provisió, però la gestió del servei i el seu control corresponen en qualsevol cas a l'Estat. Aquestes mesures comporten una intervenció pública en el mercat per motius d'interès públic, per la qual cosa, amb caràcter previ a l'establiment d'obligacions de servei públic, la Llei determina que s'ha d'elaborar una proposta que acrediti la concurrència de determinats requisits i condicions determinats que en justifiquin l'aprovació pel Consell de Ministres.

A més, s'estableixen regles específiques per als serveis de transport regular de persones per carretera d'ús general de competència estatal que consagren el camí de flexibilització i eficiència en la prestació d'aquests serveis, que s'han configurat fins ara, en tot cas, com a serveis públics de titularitat estatal. Les novetats que introdueix aquest títol, així com la modificació de la Llei de 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres (LOTT), feta per la disposició final quarta, obren la porta a una racionalització més gran dels serveis de competència estatal esmentats.

D'aquesta manera, s'estableixen condicions quant al seu origen i la seva destinació, les parades intermèdies i els tràfics intermedis que puguin ser concurrents amb altres d'autonòmics. D'altra banda, les relacions de mobilitat quotidiana entre poblacions de diferents comunitats autònomes que no estan ateses per serveis de competència estatal, les han de satisfer les comunitats autònomes mitjançant els serveis de transport o de mobilitat que s'ajustin millor a les necessitats dels ciutadans i les ciutadanes, sempre que es donin les circumstàncies que preveu l'article 4 de la Llei orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable.

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

La disposició transitòria segona fixa el termini per establir un nou mapa concessional de serveis de transport regular de persones per carretera de competència estatal, que integra el conjunt de serveis de competència estatal, ajustat als nous principis de la Llei.

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

Així mateix, ens trobem amb determinats contractes en què s'ha superat el termini de durada previst sense que l'Administració hagi licitat o adjudicat les noves concessions que substituirien les prorrogades, i s'ha de posar fi a la inseguretat jurídica que han generat aquestes situacions, indesitjables des del punt de vista de l'interès general.

El ritme accentuat de transformació social i territorial de les darreres dècades ha alterat els models d'assentament de la població a Espanya i ha canviat notablement les

condicions sociodemogràfiques preexistents en l'origen de les concessions. A l'increment de l'activitat econòmica en els entorns urbans i la mobilitat recurrent més elevada, s'hi suma la necessitat de reactivar i facilitar la mobilitat a les zones rurals, i evitar les conseqüències negatives que pot produir l'aïllament d'aquests nuclis de població en què resulta més acusat el descens en el nombre d'habitants i el seu envelliment.

Per tot això, un dels objectius de l'Estratègia de mobilitat segura, sostenible i connectada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible és elaborar un nou mapa concessional de línies regulars de transport de persones per carretera que substitueixi l'actual, amb l'objectiu que l'oferta de transport públic per carretera de competència estatal s'ajusti millor a les noves necessitats de mobilitat dels ciutadans i les ciutadanes, proporcioni el màxim de connectivitat possible, permeti obtenir més eficiència en la despesa pública associada al transport de les administracions públiques i vagi acompanyada d'un estudi previ que justifiqui la viabilitat economicofinancera de les línies per als operadors de transport, sobre la base dels nous criteris i terminis que la Llei estableix a aquests efectes.

D'aquesta manera, la disposició transitòria segona estableix un mecanisme de finançament a les comunitats autònomes o administracions competents sobre la base dels estatuts d'autonomia, que es regula específicament a la Llei i representa una excepció dels mecanismes que estableix l'article 86 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària. Aquest mecanisme recull criteris clars per calcular el finançament que podrien rebre les comunitats autònomes en cas que determinats tràfics de la seva competència es passin a gestionar des de l'àmbit autonòmic, però amb prou flexibilitat per tenir en compte les característiques específiques de cada comunitat autònoma. A més, s'assegura que aquests fons es destinin exclusivament a finançar serveis de transport que anteriorment cobrien serveis de competència estatal, i amb prou flexibilitat perquè les comunitats autònomes puguin triar la tipologia de servei que considerin més convenient.

Tot això, incloent-hi la possibilitat específica que, si una comunitat autònoma no accepta gestionar aquests tràfics que es presten actualment en l'entorn de serveis de transport públic regular de persones d'ús general per carretera d'àmbit estatal, es puguin continuar prestant en l'àmbit estatal, tal com s'ha fet fins ara.

En definitiva, el nou mapa proporciona més seguretat jurídica al sistema i representa una oportunitat d'ajustar l'oferta actual a la demanda de la ciutadania, la qual cosa permet modernitzar els serveis oferts d'acord amb criteris de racionalitat, qualitat, equitat i eficiència.

A més de la disposició anterior, s'hi inclou una altra disposició transitòria que té per objectiu millorar la qualitat de la despesa pública. La disposició transitòria tercera fa referència als serveis ferroviaris que es declaren com a obligació de servei públic i que s'inclouen en un acord pel qual s'estableixen les obligacions de servei públic corresponents als serveis de transport ferroviari de persones competència de l'Administració General de l'Estat a la xarxa ferroviària d'interès general aprovat al Consell de Ministres. Quan el nivell d'utilització és alt, el transport ferroviari és una fórmula molt eficient, des d'una perspectiva tant ambiental com econòmica, i les administracions públiques n'han de fomentar l'ús. Tanmateix, no ho és en el cas de nivells molt baixos d'utilització: per això, no sol ser la millor solució per als territoris de baixa densitat de població. Cap societat no es pot permetre finançar amb diners públics trens que vagin buits, perquè això té un alt cost d'oportunitat (els diners es podrien dedicar a usos millors per a la ciutadania) i no dona resposta a les necessitats de mobilitat. En aquest sentit, per als serveis amb una demanda baixa, es planteja la possibilitat que les comunitats autònomes, amb l'acord dels municipis afectats, puguin sol·licitar que es deixin de prestar aquests serveis, de manera que l'import destinat a compensar-los en el contracte vigent pugui finançar altres solucions de mobilitat que resultin més eficients i que facilitin el dret a la mobilitat sostenible dels ciutadans o les ciutadanes dels municipis afectats.

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

Seguidament, i anticipant la regulació al mercat, l'article 42 preveu la possibilitat que es pugui exigir reglamentàriament una autorització als vehicles que circulin a una velocitat igual o inferior a 40 quilòmetres per hora, davant l'opció que, a curt termini, l'aparició de nous tipus de vehicles de repartiment de mercaderies faci necessària la intervenció en la regulació d'aquest aspecte.

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

Així mateix, s'inclou com a nova categoria de transport públic de persones, juntament amb el transport regular i discrecional, el transport a demanda, que s'ha de prestar en el marc d'un contracte administratiu, i permet a les administracions públiques ajustar la prestació de serveis de transport a les necessitats de zones amb poca demanda.

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

VII

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

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

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

Tot i això, algunes de les grans infraestructures de transport construïdes a Espanya no han contribuït a la convergència en PIB o renda *per capita* dels territoris on s'ubiquen, la qual cosa exigeix un exercici rigorós d'anàlisi per assegurar que les inversions que es planifiquin i s'executin en el futur compleixin de manera eficient la funció per a la qual s'han concebut.

És important tenir en compte el cost d'oportunitat d'invertir en un actiu que no és essencial o que es pot resoldre amb solucions molt més eficients i de menys cost quan

cal identificar al territori altres necessitats d'inversió més urgents i que poden contribuir a un benefici social més gran.

Per tots aquests motius, s'ha de considerar que, atès l'alt volum d'estoc de capital acumulat les darreres dècades al nostre país, els rendiments d'una inversió addicional en infraestructura poden ser decreixents. Això fa que una sobreinversió en infraestructures, en lloc de conduir a més prosperitat i desenvolupament, resti competitivitat al país, atès que s'incorre en costos d'oportunitat en drenar recursos d'altres inversions que sí que serien més productives. A més, la inversió en infraestructures ha de tendir cap a un model adaptat a la nova realitat. Sense perjudici que hi continuï havent connexions i actuacions d'alt impacte pendent, i sabent de l'existència de projectes concrets que cal emprendre per la seva rendibilitat econòmica, social i mediambiental, la necessitat d'inversió en obra nova s'atenua i, per contra, s'incrementen les necessitats de manteniment i conservació, així com les derivades de la introducció de tecnologia o digitalització o les d'adaptació al canvi climàtic.

Per acabar, de cara al futur, les prioritats s'han de centrar no en les infraestructures en si mateixes, sinó en els serveis que presten a les persones usuàries en un nou context demogràfic, fiscal, tecnològic i de consciència mediambiental.

D'altra banda, tal com s'ha esmentat anteriorment, l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal, AAI (AIReF), en el seu estudi d'avaluació de la despesa pública corresponent a l'any 2019 relatiu a infraestructures de transport («Spending Review»), presentat el 30 de juliol de 2020, va establir una sèrie de propostes per millorar la qualitat de la inversió pública, entre les quals es troba la necessitat d'avaluació *ex ante* i *ex post* de l'impacte econòmic, social i ambiental de plans i projectes. A més, en la recomanació núm. 7 indica que els projectes d'infraestructura s'han de sotmetre a una avaluació de la rendibilitat socioeconòmica amb l'objectiu d'aportar evidències al procés de presa de decisions.

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

En el cas de les infraestructures portuàries i aeroportuàries, es tracta d'inversions fetes amb finançament extrapressupostari i actualment ja hi ha mecanismes que analitzen la rendibilitat de les inversions, si bé des d'una perspectiva sectorial purament.

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

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

No passa el mateix en el cas de les inversions ferroviàries i viàries, que es fan amb finançament pressupostari majoritàriament i en les quals, d'acord amb les conclusions de l'estudi de l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal, AAI (AIReF), ja esmentat, actualment no hi ha mecanismes suficients per garantir-ne la rendibilitat econòmica. En conseqüència, es recomana reforçar aquests mecanismes.

De fet, en el cas de la planificació d'inversions en matèria tant viària com ferroviària, la normativa regulatòria sectorial existent fins ara, si bé preveu processos d'avaluació *ex ante*, no els estableix en fases primerenques del procés de presa de decisió, ni tampoc preveu la realització posterior d'avaluacions de resultats de les inversions una vegada completades i posades en servei, ni la seva realització permet prioritzar les actuacions.

En aquest context, la disparitat de metodologies existents per dur a terme aquestes avaluacions, i tal com recomanen els organismes externs, aconsella l'establiment de procediments comuns per als diferents tipus d'avaluació socioeconòmica i, si escau, financera, que s'han de dur a terme per a les infraestructures viàries i ferroviàries de titularitat estatal, sempre tenint en compte les determinacions que estableix la Unió Europea i les particularitats d'actuacions singulars com són les integracions del ferrocarril en àmbits urbans.

En relació amb tots els modes, es preveu fer una avaluació *ex ante* en dues etapes: una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental i, posteriorment, un estudi de rendibilitat econòmica, social i ambiental i, si escau, financera, i s'ha de fer tenint en compte una perspectiva multimodal i de la influència que una infraestructura determinada pugui tenir sobre la mobilitat general al seu entorn.

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

A més, es determina la necessitat de fer una avaluació *ex post* dels projectes d'inversió, en un termini de cinc anys des de la seva posada en servei i preveient la recopilació informàtica i la posada a disposició d'aquests resultats a la pàgina web del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Les anàlisis *ex post* s'han de fer respecte de tot tipus d'infraestructures, a fi de tenir una anàlisi homogènia i sistemàtica que pugui valorar la qualitat de la despesa pública a Espanya.

El capítol es complementa amb dues disposicions finals (disposició final cinquena i disposició final sisena), que modifiquen respectivament l'article 15 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, i els articles 5 i 6 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, per adaptar totes dues lleis al règim d'avaluacions que estableix el capítol III del títol III de la Llei.

D'altra banda, les disposicions transitòries quarta i cinquena estableixen el règim transitori per a l'aplicació dels articles que inclou el capítol esmentat.

VIII

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

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

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

És evident, doncs, que la seva transcendència supera l'àmbit estrictament municipal i el seu acompliment té implicacions per a la sostenibilitat ambiental i la reducció de gasos d'efecte hivernacle i de contaminants atmosfèrics, per a l'activitat econòmica general i

per a la cohesió social i territorial. Aquesta Llei intenta fer un pas important endavant per accelerar la transició cap a un transport de zero emissions.

Per això, la Llei planteja una contribució financera de l'Estat al transport públic col·lectiu urbà de persones que promogui una explotació eficient del servei de manera coherent a tot Espanya, si bé, tenint en compte les especificitats i les condicions econòmiques de cada àmbit de prestació, que incentivi la corresponsabilitat de les altres administracions en la sostenibilitat financera i respectant l'àmbit competencial vigent.

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

El títol es desplega en set articles. En primer lloc, es fixen els serveis objecte de finançament per part de l'Estat, que són els reservats a les entitats locals per la Llei reguladora de les bases del règim local, i s'hi incorporen també determinats serveis d'àmbit urbà, encara que la seva titularitat sigui d'altres administracions, i es recullen així altres formes existents d'atendre la mobilitat urbana de manera eficient i s'augmenten la flexibilitat i l'equitat del sistema.

A continuació, es crea el «Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible, fons sense personalitat jurídica (FECMO-FSPJ)» com a instrument per gestionar les subvencions, i es defineixen les destinacions a les quals es poden dirigir les subvencions, que són: els costos operatius directament relacionats amb la prestació del servei i projectes d'inversió en l'àmbit dels serveis que regula aquest títol IV. Poden ser beneficiaris de les subvencions els municipis que compleixen requisits determinats i que presten el servei de transport públic col·lectiu urbà de persones, als quals se sumen les autoritats de transport metropolità que presten serveis objecte de finançament, per reflectir la realitat de l'organització de la prestació dels serveis actuals. Així mateix, es regulen també les condicions que pot establir el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per promoure els principis i els objectius d'aquesta Llei.

El text recull els conceptes en què s'ha de basar la metodologia de càlcul per determinar l'import de les subvencions dels costos operatius, que s'ha de desplegar reglamentàriament. Per tal d'afavorir l'eficiència en la prestació i l'ús dels recursos públics, s'opta per vincular la subvenció a paràmetres de producció o demanda relacionats directament amb els costos operatius, i no subvencionar un percentatge de l'import d'aquests costos, ja que podrien incorporar ineficiències o distorsions que s'han de combatre. Això no impedeix que es tinguin en compte condicions objectives de l'àmbit de la prestació amb incidència en els costos, així com un factor d'equitat per afavorir un servei de qualitat també als municipis de menys renda o capacitat de finançament del servei. A més, s'estableixen uns límits a la contribució financera de l'Estat en relació amb els costos operatius i el dèficit d'explotació per evitar inequitats o distorsions. Finalment, es regulen les convocatòries per a projectes d'inversió que es puguin subvencionar amb càrrec al FECMO-FSPJ.

IX

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

El novembre de 2020 el Consell de la Unió Europea va adoptar un document de conclusions (13026/20) sobre els espais controlats de proves, coneguts

internacionalment per «sandboxes», i les clàusules d'experimentació com a eines d'un marc normatiu favorable a la innovació, resistent al pas del temps i que doni resposta als reptes disruptius en l'era digital, que destaca que els espais controlats de proves poden brindar l'oportunitat de potenciar la regulació mitjançant un aprenentatge normatiu proactiu i propiciar que els reguladors adquireixin un coneixement normatiu més gran i detectin els millors mitjans per regular les innovacions a partir d'assajos amb dades reals, especialment en una fase molt primerenca, cosa que pot ser especialment important davant de grans incerteses i reptes perturbadors, així com per a l'elaboració de polítiques noves.

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

En aquest context, el capítol I del títol V regula un «sandbox» o espai controlat de proves normatiu per a l'àmbit del transport i la mobilitat, adreçat a la innovació regulatòria, en la mesura que la seva finalitat és que l'Administració conegui l'activitat innovadora que proposa el promotor, en valori l'acomodació al marc regulador vigent i adopti, si escau, les modificacions normatives que siguin necessàries.

Es tracta d'un conjunt de disposicions l'objectiu de les quals és que del resultat dels projectes que es provin a l'espai controlat de proves s'obtingui una proposta normativa que garanteixi que la regulació incorpori la visió pràctica dels operadors del mercat, de la qual cosa resulta una utilitat evident i que no es percebi com un impediment o un obstacle a l'exercici de l'activitat empresarial.

L'espai controlat de proves cerca posar a prova projectes d'innovació en mobilitat entesos com a projectes que generin nous models de negoci, aplicacions, processos o productes per a la prestació de serveis de mobilitat i altres serveis complementaris, i no meres propostes de modificació normativa, sense perdre de vista la seguretat en el desenvolupament d'aquestes proves, amb l'establiment d'un control dels riscos.

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

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

X

El capítol II del títol V fa referència als vehicles automatitzats i la seva incorporació al sistema de transports. La intel·ligència artificial és un concepte que s'aplica als sistemes que manifesten un comportament intel·ligent, ja que són capaços d'analitzar l'entorn i passar a l'acció (amb cert grau d'autonomia) per assolir objectius específics. La seva utilització és cada cop més intensa en l'àmbit del transport i la mobilitat. De manera específica, la innovació en els vehicles no tripulats, connectats o automatitzats és constant, incloent en aquest camp tant els drons o les aeronaus no tripulades (UAS, per les sigles en anglès) com els vehicles automatitzats per carretera, els trens i les embarcacions nàutiques autònomes.

La utilització d'aquests vehicles no està permesa de forma generalitzada avui dia, i des del punt de vista de la seguretat, cada tipus de vehicle compta amb un marc regulador sectorial, tant a escala europea com, de vegades, a escala nacional. A més, es

tracta de marcs normatius en evolució constant. Per això, no és objecte d'aquesta Llei regular el funcionament dels vehicles ni les seves condicions de seguretat.

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

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

La Llei estableix les bases per regular l'operació futura dels vehicles automatitzats de passatgers i mercaderies en vies públiques. Alhora, la Llei promou la realització de proves d'aquesta tecnologia a través de dues actuacions: d'una banda, crea una finestra única a través de la qual els interessats poden consultar la informació sobre els procediments de proves i fer els tràmits corresponents; de l'altra, es dona preferència d'accés a espais controlats de proves als vehicles automatitzats i als serveis de transport que es presten amb aquests vehicles. Aquestes dues actuacions intenten facilitar la col·laboració públicoprivada, essencial per poder avançar en el desenvolupament d'aquesta tecnologia i de la seva regulació sense imposar càrregues administratives innecessàries.

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

Així mateix, s'estableix l'obligació als òrgans competents en la regulació del transport per carretera d'adequar la seva normativa a aquest tipus de vehicles.

XI

El capítol III del títol V es refereix a la digitalització i la promoció de les dades obertes en matèria de transports i mobilitat; en general, s'entenen per dades obertes les dades en formats oberts que pot utilitzar, reutilitzar i compartir lliurement qualsevol persona amb qualsevol finalitat.

La innovació basada en les dades reporta enormes beneficis a la ciutadania, per exemple, per a la nova mobilitat i la seva contribució al Pacte Verd Europeu.

L'Estratègia europea de dades assenyala que és essencial disposar de més dades per fer front als reptes socials, climàtics i mediambientals; posa èmfasi en els beneficis que reporta als ciutadans la innovació basada en les dades, i proposa la creació d'espais comuns de dades interoperables a escala de la Unió Europea en sectors estratègics, incloent-hi un espai comú europeu de dades relatives a la mobilitat. L'objectiu general de l'espai comú europeu de dades sobre mobilitat és contribuir a accelerar la transformació digital i ecològica del sector europeu de mobilitat i el transport, reforçant-ne el rendiment i la cobertura territorial i contribuint a la integració global del sistema.

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

D'altra banda, la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport,

transposada a l'ordenament jurídic nacional mitjançant el Reial decret 662/2012, recull sis accions prioritàries per portar a terme, quatre de les quals donen lloc a punts d'accés nacionals d'informació. Són els anomenats punts d'accés nacionals sobre subministrament de serveis d'informació: sobre desplaçaments multimodals, de trànsit en temps real, sobre el trànsit en relació amb la seguretat viària, i sobre zones d'estacionament segures i protegides per als camions i els vehicles comercials, regulats mitjançant els reglaments delegats de la Comissió Europea 2022/670, 2017/1926, 2015/962, 886/2013 i 885/2013, respectivament.

En l'àmbit dels serveis de transport i mobilitat, té una rellevància especial el Punt d'Accés Nacional espanyol de Transport Multimodal, també anomenat de subministrament d'informació sobre desplaçaments multimodals, ja que té l'objectiu de posar a disposició de tercers les dades en suport digital de l'oferta de transport i dels serveis de mobilitat de persones, així com de les infraestructures al servei d'aquesta, amb el potencial consegüent per al desenvolupament d'aplicacions en aquest àmbit.

El Reglament delegat (UE) 1926/2017 que regula aquest Punt d'Accés Nacional, modificat mitjançant el Reglament delegat (UE) 2024/490, preveu la incorporació progressiva de les dades en suport digital, i anima els estats membres a cercar formes econòmicament eficients i adequades a les necessitats de digitalització de la informació dels diferents modes de transport i serveis de mobilitat de persones.

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

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

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

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

El sector del transport i la logística canvien molt ràpidament. La introducció accelerada de la digitalització, les noves tecnologies o l'automatització de processos, entre altres qüestions, requereixen nous perfils professionals amb una formació adaptada a les necessitats reals del sistema productiu. A Espanya ja hi ha mecanismes de caràcter transversal per a la identificació de noves necessitats formatives, tant des de l'àmbit universitari com des de l'àmbit de la formació professional o de capacitació. Tot i això, des del sector del transport s'ha manifestat en diverses ocasions la necessitat d'abordar aquest sector d'una manera més específica, que és precisament el que es pretén en aquest article.

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

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

Tot i això, les dificultats en el funcionament dels diferents modes de transport tenen un caràcter diferent.

El transport de mercaderies per ferrocarril representa a Espanya una quota de mercat molt baixa (4 % de t/km) i és necessari impulsar una política activa perquè la seva participació sigui més gran, a fi d'aconseguir un sector del transport de mercaderies més eficient i amb un impacte més baix de costos mediambientals en el conjunt de la societat. En els darrers vint anys, s'han dissenyat nombrosos plans per assolir aquesta finalitat, sense que fins ara aquesta política hagi tingut l'èxit esperat. Això no obstant, aquest objectiu es pot assolir a través de la implementació de mesures concretes que no requereixen cap altra mena d'instrument normatiu. Sí que és essencial poder disposar d'un instrument que estableixi accions concretes per impulsar aquest tipus de transport, tal com estableix la disposició addicional novena.

Així mateix, cal contribuir a la millora del funcionament de la cadena logística. En aquest sentit, aquest títol també conté una sèrie d'articles que es refereixen als nodes logístics. L'activitat logística és una part fonamental tant de la gestió de la cadena de subministrament com de la distribució. Consisteix en l'organització i la gestió dels fluxos de béns relacionats amb la compra, la producció, l'emmagatzematge, la distribució i la disposició, la reutilització i l'intercanvi de productes, així com amb la prestació de serveis de valor agregat.

Una gran part de l'activitat logística es produeix en els anomenats «nodes logístics», que, tal com recull l'article 2 de definicions, són punts d'intercanvi de mercaderies on es duen a terme activitats que aporten valor afegit a la cadena de transport, com ara la manipulació, el processament i, si escau, l'emmagatzematge de la mercaderia.

Per a un funcionament adequat del sistema logístic és necessari categoritzar els nodes logístics i designar els que calgui qualificar de nodes logístics d'importància estratègica estatal, que han de complir determinades condicions i que cal considerar prioritaris als efectes de les inversions que es requereixin. De manera complementària, les comunitats autònomes poden designar els nodes logístics d'interès autonòmic i es determina la necessitat d'establir un catàleg de nodes logístics intermodals. Aquests nodes contribueixen que la distribució de mercaderies arribi a tot el territori.

XIII

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

El desenvolupament de projectes relacionats amb les infraestructures i els transports comporta impactes rellevants sobre les comunitats on es duen a terme.

Internacionalment, s'ha demostrat que facilitar la participació ciutadana en el desenvolupament de projectes és una eina eficaç i valorada a l'hora d'emprendre polítiques públiques de manera consensuada i principalment orientades a la ciutadania.

Aquest fet s'intensifica quan les accions d'un projecte incideixen directament en la qualitat de vida de la població i el seu entorn, tant pels possibles efectes ambientals derivats de l'execució del projecte com per d'altres que puguin incidir en la mobilitat, en l'equilibri territorial o en les expectatives de desenvolupament. El que disposa aquest títol parteix de la regulació general que conté la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern, i s'hi refereix amb l'objecte

d'assegurar el compliment dels seus principis i obligacions en l'exercici d'actuacions i polítiques relacionades amb la mobilitat.

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

Per tal de continuar avançant en matèria de participació ciutadana, transparència i publicitat activa, i partint del canvi de paradigma de la mobilitat, centrada en l'individu, l'Administració ha de posar a disposició d'aquest totes les eines que el puguin ajudar a satisfer les seves necessitats en l'àmbit del transport. Per això s'imposa la necessitat de mantenir actualitzada una pàgina web al domini del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que contingui tota la informació que preveu aquesta Llei i que es difongui el material divulgatiu.

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

XIV

El títol VIII correspon al règim sancionador.

D'acord amb el que estableix l'article 25 de la Constitució espanyola, que consagra el principi de legalitat en matèria sancionadora, cal una norma amb rang de llei per habilitar l'exercici de la potestat sancionadora. Aquesta s'ha d'adequar als principis que amb caràcter bàsic recull el capítol III del títol preliminar de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. En concret, el títol VIII es divideix en 8 articles on es regulen la potestat sancionadora, els subjectes responsables, el procediment sancionador, així com el règim d'infraccions i sancions, amb la classificació deguda en greus i lleus.

Aquest règim s'ha configurat sota el principi d'intervenció mínima del dret sancionador, ja que es considera que els objectius de la Llei no s'han d'assolir a base de sancions rígides, sinó mitjançant un impuls important de la formació en matèria de mobilitat sostenible i una actuació administrativa basada en els principis de col·laboració i cooperació. És per aquest motiu que el règim sancionador inclou només les conductes que puguin perjudicar el Sistema General de Mobilitat Sostenible i preveu sancions de quantia no excessivament elevada.

XV

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

Així, es compleixen els principis de necessitat i eficàcia, ja que s'adequa a objectius d'interès general i cal aprovar una llei com a instrument necessari tant per aconseguir les finalitats perseguides com per modificar altres normes del mateix rang.

Es compleix també el principi de proporcionalitat, ja que la regulació conté el mínim imprescindible per a la consecució dels objectius esmentats prèviament i no hi ha altres mesures menys restrictives de drets, o que imposin menys obligacions als destinataris, per assolir aquests objectius.

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

El principi de transparència, sense perjudici de la seva publicació oficial al «Butlletí Oficial de l'Estat», s'ha garantit durant el procés d'elaboració del projecte de llei

mitjançant la seva publicació, així com la de la seva Memòria de l'anàlisi d'impacte normatiu, a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a l'efecte que tots els ciutadans puguin conèixer aquest text en el tràmit d'audiència i informació pública. Abans de l'elaboració d'aquesta norma, es va substanciar una consulta pública, tal com indica l'article 26.2 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern. A més, inclou un títol amb mesures per fomentar la transparència en aquest àmbit.

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

XVI

Aquesta Llei es dicta conjuntament a l'empara de les competències exclusives de l'Estat que preveuen els apartats 7a; 15a; 18a; 20a; 21a; 23a i 25a de la Constitució espanyola, referits respectivament a la legislació laboral, sense perjudici de la seva execució pels òrgans de les comunitats autònomes; al foment i la coordinació general de la investigació científica i tècnica; a les bases del règim jurídic de les administracions públiques i el procediment administratiu comú; als ports i els aeroports d'interès general; als ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma, el trànsit i la circulació de vehicles de motor; a la legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, sense perjudici de les facultats de les comunitats autònomes d'establir normes addicionals de protecció, i a les bases del règim miner i energètic.

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

En tot cas, en els preceptes d'aquesta Llei dictats a l'empara de la competència estatal de legislació bàsica, la seva aplicació s'entén sense perjudici de les competències legislatives i executives de les comunitats autònomes en el desplegament de la legislació bàsica d'acord amb els seus estatuts d'autonomia.

TÍTOL PRELIMINAR

Disposicions generals

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

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

2. En particular aquesta Llei pretén:

a) Establir els principis generals que permetin el desenvolupament d'un sistema multimodal integrat de mobilitat per a totes les persones, segur, sostenible, accessible,

inclusiu i digitalitzat, a un cost raonable per a l'usuari i el conjunt de la societat, adaptat a l'entorn i a les necessitats de mobilitat de cada moment.

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

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

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

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

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

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

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

Article 2. *Definicions.*

1. Amb caràcter general, a l'efecte d'aquesta Llei, s'entén per:

a) Accessibilitat: condició que han de complir els mitjans, les infraestructures i els serveis de transport per poder ser utilitzats i compresos per totes les persones, amb independència de les seves circumstàncies de discapacitat, edat, salut, sexe, gènere, situació socioeconòmica o qualsevol altra característica de rellevància similar a les anteriors, en els termes més amplis d'autonomia, seguretat, comoditat i assequibilitat.

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

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

d) Autoritat de transport metropolità: entitat administrativa que assumeix les competències de més d'una Administració, creada a través de qualsevol dels instruments jurídics que preveu la normativa vigent, a fi de realitzar o facilitar la gestió integrada del transport a l'àrea metropolitana corresponent, incloent-hi els consorcis de transport.

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

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

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

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

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

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

j) Gestió de la demanda de mobilitat: polítiques, estratègies i plans que influeixen en la conducta de les persones per reduir o redistribuir la seva demanda de viatges per tal de promoure una mobilitat sostenible.

k) Gran centre d'activitat: lloc o ubicació on es desenvolupa o concentra més intensament un determinat treball o tasca, com l'atenció sanitària, l'educació i la formació, el lleure, l'esport, el comerç, l'activitat industrial i el transport, per agrupar centres de treball de diferents empreses o implicar l'assistència de moltes persones usuàries, en què es genera una intensitat més gran en la mobilitat, a més de la corresponent a les mateixes persones treballadores, en general.

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

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

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

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

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

p) Nodes de serveis de mobilitat: instal·lacions d'intercanvi multimodal o de mitjà de transport, ubicades estratègicament, que responen a criteris de funcionalitat, accessibilitat universal, digitalització i sostenibilitat ambiental, i que es configuren com a punts de connexió i transbord de persones, en particular amb el transport públic col·lectiu, els serveis de mobilitat compartida, els desplaçaments a peu, amb bicicleta o

mitjançant vehicles de mobilitat personal, amb l'objectiu de facilitar la intermodalitat, optimitzar els desplaçaments i fomentar una mobilitat sostenible, accessible i menys dependent del vehicle privat.

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

r) Pla de mobilitat sostenible simplificat d'entitats locals: instrument de planificació de la mobilitat concebut per als municipis de menys de 50.000 habitants, que, sense incloure necessàriament el contingut complet d'un Pla de mobilitat sostenible, permeti, de manera àgil i senzilla, fer un diagnòstic i adoptar les mesures específiques per fomentar una mobilitat amb menys impacte ambiental que s'adaptin millor a la situació específica del municipi corresponent, considerant diferents modes de transport sostenible, incloent-hi la mobilitat activa.

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

t) Pobresa de transport: incapacitat o dificultat de les persones i les llars per fer front als costos del transport públic o privat, o la seva manca d'accés o el seu accés limitat al transport necessari per accedir a serveis i activitats socioeconòmics essencials en condicions suficients per a una bona qualitat de vida, tenint en compte el context social i territorial.

u) Serveis de transport públic de persones a la demanda: els serveis que es presten per compte d'altri, amb sol·licitud prèvia de l'usuari, poden estar subjectes o no a un itinerari, calendari i horari prefixat, i són exercits en el marc d'un contracte públic amb qualsevol classe de vehicle.

v) Serveis de mobilitat de connexió al ferrocarril: serveis de mobilitat per carretera especialment concebuts per permetre l'enllaç amb un servei ferroviari.

w) Serveis de mobilitat compartida: serveis consistents en la posada a disposició de les persones usuàries de vehicles per llogar sense el conductor o la conductora per períodes de temps normalment curts. S'inclouen en aquesta categoria, entre d'altres, el «carsharing», el «motosharing», la bicicleta compartida, els patinets o altres vehicles de mobilitat personal.

x) Serveis de mobilitat col·laborativa o «carpooling»: serveis en què diverses persones usuàries comparteixen en un mateix viatge un vehicle de turisme, efectuats a títol no onerós, excepte, si escau, per la compartició de despeses. Les persones usuàries es posen en contacte a través d'una plataforma d'intermediació, i les empreses que fan aquesta activitat d'intermediació poden fer-ho a títol onerós. A efectes de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació del transport terrestre, els serveis de mobilitat col·laborativa són transports privats particulars.

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

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

z') Servei de subministrament elèctric a vaixells: el que té com a finalitat el lliurament, a títol onerós, d'energia elèctrica a vaixells atracats a port i que es presta des d'instal·lacions fixes o mòbils, de transformació, adaptació i control, connectades a la xarxa elèctrica, per tal que els vaixells puguin apagar els motors auxiliars a la seva estada a port. Aquest servei inclou la manipulació inherent d'equips de transformació,

control i connexió necessaris per subministrar energia des de la xarxa elèctrica fins a les embarcacions, i es presta conforme al que disposa la disposició addicional vint-i-unena de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric.

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

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

b) Comissió de persones expertes en mobilitat: grup d'experts en mobilitat i transports seleccionats d'una llista d'experts per l'Oficina, en funció de les característiques de cada projecte, que han d'exercir les funcions que preveu el capítol I del títol V d'aquesta Llei.

c) Espai controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat («espai controlat de proves»): conjunt de disposicions que emparen la realització controlada i delimitada de proves d'un projecte pilot de mobilitat que, sense que constitueixi una activitat de transport o mobilitat, es regeix sota les condicions del protocol d'admissió i d'acord amb els límits que s'hi estableixen; tot això, d'acord amb el marc d'aquesta Llei.

d) Oficina gestora de l'espai controlat de proves («Oficina»): la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible assumeix les funcions d'aquesta Oficina que inclou el capítol I del títol V d'aquesta Llei. El funcionament d'aquesta Oficina es regula reglamentàriament.

e) Promotor: qualsevol persona física o jurídica, pública o privada, amb domicili dins o fora de la Unió Europea, que sigui responsable del desenvolupament d'un projecte pilot d'acord amb el que preveu el capítol I del títol V d'aquesta Llei.

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

Article 3. *Relacions entre administracions públiques.*

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

2. Les administracions públiques, en exercici de les seves competències en matèria de transports, poden concertar l'establiment de criteris i objectius comuns a fi de millorar la qualitat del sistema de mobilitat, i emprar per a això els instruments de governança regulats en el títol I d'aquesta Llei.

Article 4. *Dret a la mobilitat sostenible.*

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

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

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

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

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

Article 5. *Principis rectors.*

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

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

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

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

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

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

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

c) Prioritzar la descarbonització, a través de l'electrificació i l'ús de combustibles renovables, l'eficiència energètica i el respecte a l'entorn natural i urbà, prenent com a base per assolir els objectius climàtics els principis que fixa el Pla nacional integrat d'energia i clima (PNIEC), entre els quals hi ha la neutralitat tecnològica i el cost-eficiència.

d) Orientar les prioritats d'inversions en infraestructures de transport, basant-les en criteris de racionalitat i proporcionalitat i, en particular, prestant una atenció especial a la mobilitat quotidiana, el medi ambient i la salut, la intermodalitat, la tecnologia, la seguretat i la conservació de les infraestructures, per a un aprofitament millor de les

infraestructures existents i els recursos públics, sense perjudici de seguir promovent inversions noves que permetin cobrir les necessitats bàsiques en matèria de transports a tots els territoris.

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

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

7. Accessibilitat universal. Els sistemes de transport i mobilitat, incloent-hi serveis, infraestructures i processos, s'han de concebre i projectar des de l'origen de manera que puguin ser comprensibles, utilitzables i practicables per totes les persones, en l'extensió més gran que sigui possible, en condicions de seguretat i comoditat i de la manera més autònoma i natural possible, sense necessitat d'adaptació ni de disseny especialitzat, llevat que no hi hagi alternativa.

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

9. Compliment dels compromisos internacionals assumits per Espanya. El desenvolupament de la política de mobilitat ha d'estar alineat amb (i) els objectius assumits per Espanya en l'àmbit internacional, en particular els relatius a la preservació del clima, la conservació de la biodiversitat i la qualitat ambiental, (ii) la política i la normativa europees sobre aquesta matèria, (iii) els plans i les estratègies desenvolupats per al compliment dels objectius fixats, i (iv) els estàndards i les classificacions que s'estableixin en relació amb la sostenibilitat sobre els diferents modes, serveis, recursos i prioritats.

10. Transparència, sensibilització i participació ciutadana. Les polítiques de mobilitat, tant de persones com de mercaderies, les han de desenvolupar les administracions públiques amb un enfocament integrador, basat en un model de govern obert, en què la transparència i la claredat en les comunicacions amb el ciutadà i la ciutadana, la sensibilització, la participació i la col·laboració siguin principis informadors del procés de presa de decisions, i es doni l'oportunitat d'involucrar-se en el dit procés a tota la ciutadania, actors públics i privats, sectors productius i territoris interessats, situant les persones al centre de les decisions.

11. Foment de la ciutat de proximitat. Per tal d'avançar cap a ciutats amb menys impacte ambiental i millor qualitat de vida, les administracions públiques han de coordinar les seves polítiques de desenvolupament urbà i territorial, econòmiques i de mobilitat per fomentar la «ciutat de proximitat», de manera que s'escurci la longitud dels desplaçaments, es minimitzi el nombre de desplaçaments habituals contaminants i es disminueixin els impactes ambientals, afavorint així l'ús racional del territori i els desenvolupaments urbans sostenibles.

TÍTOL I

Sistema General de Mobilitat Sostenible

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

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

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

3. El Sistema General de Mobilitat Sostenible pot disposar dels instruments de participació i col·laboració entre les administracions competents que aquestes administracions acordin establir, que poden tenir caràcter multilateral o bilateral atenent la naturalesa de les matèries objecte de col·laboració. En tot cas, formen part del Sistema General de Mobilitat Sostenible, d'acord amb el que preveu aquesta Llei:

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

4. El Sistema General de Mobilitat Sostenible disposa de dues eines per al desenvolupament de la seva activitat:

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

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

Els objectius del Sistema General de Mobilitat Sostenible, sense perjudici dels objectius que tinguin atribuïts les administracions públiques integrants del dit Sistema, en l'àmbit de les seves competències, són els següents:

- a) L'establiment d'objectius, metodologies, eines de seguiment de les polítiques de transport i mobilitat desenvolupades per les administracions, a través del Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i els seus documents complementaris.
- b) La coordinació dels serveis de transport i mobilitat competència de l'Administració General de l'Estat.
- c) La millora en el disseny, la implementació i el seguiment de serveis de mobilitat, incloent-hi les zones rurals o de baixa densitat de població.
- d) L'impuls de les actuacions d'integració i interoperabilitat tecnològica i territorial de sistemes d'informació, títols de transport i pagament dels serveis de mobilitat i altres serveis accessoris o complementaris a la mobilitat.
- e) El suport en la presa de decisions i definició de polítiques coordinades en matèria de mobilitat i inversions.
- f) La implementació d'un sistema que permeti subministrar informació a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM) a què fa referència l'article 13.
- g) La salvaguarda dels principis rectors del sistema de mobilitat regulats a l'article 5, d'acord amb la disposició final novena.
- h) El seguiment dels plans de mobilitat sostenible, dels plans de mobilitat sostenible a la feina, així com altres instruments de planificació a què fa referència el capítol 2 del títol II.
- i) La gestió integrada del sistema des de criteris de seguretat (la seguretat operacional, la seguretat viària, la seguretat contra actes il·lícits, la seguretat sanitària i la ciberseguretat), qualitat i eficiència.
- j) Col·laborar en la planificació coordinada d'infraestructures i serveis de transport i mobilitat, en especial en els modes terrestres, i entre les diferents administracions.

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

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

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

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

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

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

3. Quan la naturalesa dels assumptes i temes de què s'ha de tractar justifiqui o aconselli la seva presència, la Presidència, per iniciativa pròpia o a proposta dels membres del Ple, pot convocar per assistir i participar, amb veu però sense vot, representants de les autoritats del transport metropolità en conurbacions o àrees metropolitanes de més d'1 milió d'habitants, així com a qui reglamentàriament s'estableixi.

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

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

Article 10. Funcions del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

1. El Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible té les funcions següents:

a) Emetre un informe sobre el Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i documents complementaris, així com les seves revisions.

b) Emetre un informe sobre l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM) abans de la seva aprovació.

c) Contribuir a la millora de la definició de l'estructura i el funcionament de l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), així com dels objectius i continguts de la informació que s'hi hagin d'incloure.

d) Emetre informe sobre els criteris per identificar els grans centres d'activitat que hagin de disposar de plans de mobilitat sostenible.

e) Contribuir a l'elaboració de la memòria quadriennal sobre el funcionament del Sistema General de Mobilitat Sostenible.

f) Sol·licitar els informes que s'acordin al Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

g) Prendre en consideració els informes que emanin del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

h) Totes les que contribueixin a millorar la cooperació de les administracions públiques en matèria de mobilitat i transports.

2. A aquests efectes, s'elabora un Pla de treball quadriennal.

Article 11. El Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

1. Es crea el Consell Superior de Mobilitat Sostenible, com a òrgan del Sistema General de Mobilitat Sostenible adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. És el màxim òrgan consultiu en matèria de mobilitat i transports en els diferents aspectes, que pretén servir de via institucional de participació i cooperació entre els sectors econòmics, les organitzacions socials, les persones usuàries i les administracions públiques.

3. El Consell Superior de Mobilitat Sostenible s'organitza per seccions corresponents als diferents àmbits temàtics en què es consideri necessari estructurar-ne l'activitat.

4. La seva composició, estructura i funcionament s'estableixen reglamentàriament, i s'ha de garantir, en tot cas, la participació del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic i del Ministeri de l'Interior, a través de la Direcció General de Trànsit, de les organitzacions empresarials i sindicals, de les associacions de consumidors i usuaris d'àmbit estatal més representatives, les universitats i els centres d'investigació i, en general, de les entitats cíviques i socials, inclòs el sector associatiu de la discapacitat.

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

El Consell Superior de Mobilitat Sostenible té les funcions següents:

a) Emetre informe preceptiu en el procediment d'elaboració del Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) i documents complementaris, així com en les seves revisions. Així mateix, ha d'informar preceptivament l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM).

b) Emetre informe sobre qualsevol assumpte la transcendència del qual per al sistema de mobilitat ho faci aconsellable que li pugui ser sotmès pel Govern, els ministeris o, de forma facultativa, per les altres administracions competents en matèria de mobilitat i transports.

c) Realitzar propostes en relació amb la mobilitat i els transports sostenibles.

d) Rebre informació, amb la periodicitat que es determini, pel que fa a les polítiques de transport públic col·lectiu, serveis de mobilitat, infraestructures de transport i dels altres sistemes de transport i mobilitat, incloent-hi la mobilitat activa, que siguin establertes per les administracions competents en la matèria.

e) Desenvolupar una tasca permanent de prospecció i detecció de necessitats formatives del sistema productiu vinculat a la mobilitat i al transport, segons el que estableix l'article 93, sense perjudici de les competències i la tasca d'altres administracions o òrgans sobre aquesta matèria.

f) Informar en altres supòsits que reglamentàriament es determinin.

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

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

2. Les dades i la informació gestionada a través de l'EDIM aporten una visió integrada que en permeti l'anàlisi, faciliti la gestió de la mobilitat, millori el disseny de solucions de mobilitat sostenibles i eficients i porti transparència per al disseny de les polítiques públiques en matèria de transports i mobilitat. La informació gestionada permet fer el seguiment dels indicadors que s'estableixin al Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible (DOMOS) a què fa referència l'article 15.

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

4. A fi d'aconseguir la màxima fiabilitat de la informació que es produeixi, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en coordinació amb la Secretaria d'Estat de Digitalització i Intel·ligència Artificial, i l'Institut Nacional d'Estadística, ha d'establir la definició i normalització de dades i fluxos, la selecció d'indicadors i els requeriments tècnics necessaris per a la integració de la informació i per a la seva anàlisi des de la perspectiva del principi d'accessibilitat universal. Així mateix, ha d'establir, d'acord amb el mateix procediment, el cronograma temporal per desenvolupar-lo d'acord amb els recursos de què es puguin disposar.

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

6. L'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals han d'acordar, en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible, el mode d'accés als sistemes d'informació respectius per permetre l'alimentació d'aquest sistema d'informació de la manera més ràpida i automàtica possible, i les dades necessàries per mantenir-lo i desenvolupar-lo. De la mateixa manera, les administracions locals, autonòmiques i estatal han d'acordar les condicions per a l'accés i la disposició de les dades que formin part del sistema d'informació que necessitin per a l'exercici de les seves competències.

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

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

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

2. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot subscriure instruments de col·laboració amb altres departaments ministerials, amb altres administracions públiques autonòmiques i locals i amb entitats públiques o privades, per a la realització de les activitats recollides en aquest títol, que es poden finançar amb càrrec als crèdits assignats al Sistema General de Mobilitat Sostenible.

TÍTOL II

Foment de la mobilitat sostenible

CAPÍTOL I

Bases per a la mobilitat sostenible

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

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

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

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de crear una comissió tècnica integrada per representants de totes les administracions, la funció de les quals és l'elaboració de l'avantprojecte de DOMOS sobre la base de l'índex de continguts que ha de presentar el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. Per reglament s'ha de desplegar la composició d'aquesta comissió. Aquesta comissió tècnica ha de disposar, en tot cas, de representació del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic i del Ministeri de l'Interior a través de la Direcció General de Trànsit.

Ha d'informar de l'avantprojecte preceptivament el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i el Consell Superior de Mobilitat Sostenible i, finalment, ha de ser sotmès a informació pública. Analitzades i valorades les al·legacions, la comissió tècnica ha d'elaborar una proposta definitiva.

El DOMOS s'ha d'aprovar per acord del Consell de Ministres, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, i s'ha de remetre per al seu coneixement al Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

Aquest mateix procediment és aplicable a la tramitació de les revisions periòdiques del DOMOS, que s'han de fer, com a màxim, cada deu anys.

3. El DOMOS té caràcter vinculant per a totes les polítiques públiques de l'Administració General de l'Estat i en especial condiona la política d'ajuts de l'Estat en matèria de mobilitat. Les altres administracions ho poden assumir quan així ho acordin voluntàriament.

4. Han de formar part del contingut mínim del DOMOS:

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

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

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

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

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

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

g) Aquest contingut pot ser ampliat per acord del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

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

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

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

2. Les orientacions generals per a una mobilitat sostenible a incloure al DOMOS, d'acord amb els principis i les finalitats d'aquesta Llei, han d'establir, almenys, els aspectes següents:

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

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

c) Modalitats de processos de participació pública.

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

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

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

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

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

3. El sistema d'indicadors s'integra en l'Observatori del Transport i la Logística a Espanya, o qualsevol altra eina que pugui establir-se per a aquest fi.

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

5. Els indicadors que derivin d'estadístiques públiques nacionals han de ser inclosos prèviament per l'INE en la planificació estadística nacional.

Article 18. *Els documents de recomanacions metodològiques.*

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

2. Les recomanacions metodològiques han de tractar, almenys, dels àmbits següents:

- a) Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals i plans de mobilitat sostenible simplificats d'entitats locals.
- b) Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat.
- c) Plans de mobilitat sostenible a la feina, d'empreses o per a centres de treball.
- d) Plans de mobilitat activa, saludable, sostenible i segura a centres educatius i entorns escolars i de formació.
- e) Zones de baixes emissions.
- f) Transport i distribució de mercaderies i infraestructura logística associada.
- g) Política d'aparcament i aparcaments dissuasius, considerant els usos complementaris d'aquestes infraestructures en suport a la mobilitat sostenible.
- h) Implantació d'infraestructura i serveis per a la circulació segura amb bicicleta o cycle.
- i) Disseny de solucions de mobilitat per donar resposta a les necessitats dels residents en zones rurals i de baixa densitat de població.
- j) Disseny de sistemes de mobilitat compartida en l'àmbit urbà.
- k) Informes d'impacte sobre la mobilitat sostenible dels instruments de planificació.

3. Les recomanacions metodològiques han d'establir els objectius, el contingut i l'estructura, així com els instruments necessaris per al seu compliment, seguiment i revisió, en cadascun dels àmbits que es descriuen a l'apartat anterior i han de tenir en compte les eines i tecnologies per a una planificació de les polítiques de mobilitat més eficient i sostenible.

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

4. Al si del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible es pot acordar el contingut d'aquestes recomanacions metodològiques per a cadascun dels àmbits d'aplicació d'aquestes. El Consell Superior de Mobilitat Sostenible n'ha d'informar sobre el contingut.

Article 19. *Les guies de bones pràctiques.*

1. Les guies de bones pràctiques són documents complementaris del DOMOS que recullen actuacions i experiències satisfactòries de les administracions públiques, entitats i empreses, que puguin ser adoptades o executades per altres.

2. Les guies de bones pràctiques han de tractar, almenys, dels àmbits següents:

- a) El foment de la mobilitat activa i del foment de l'espai públic de prioritat de vianants.
- b) El foment de la mobilitat inclusiva i accessible.
- c) El foment dels serveis públics de mobilitat.
- d) El foment de la mobilitat sostenible a la feina.
- e) Solucions de mobilitat en entorns rurals o de baixa densitat de població.
- f) Terminals de transport amb un consum d'energia gairebé nul i de rehabilitació energètica, que puguin servir de referència per als promotors de noves edificacions i per a l'atorgament o la renovació de llicències i contractes de servei públic.
- g) L'impuls de la digitalització i la introducció de noves tecnologies en el transport i la mobilitat, incloent-hi el foment de la mobilitat com a servei, la integració de serveis i la intermodalitat.
- h) Polítiques i mesures que permetin reduir l'impacte dels desplaçaments derivats de l'activitat turística en territori nacional.
- i) El foment de la mobilitat de baixes emissions en el sistema de transport públic, incloent-hi la mobilitat compartida.
- j) Mesures informatives sobre els nodes de serveis de mobilitat, inclosa la senyalització d'aquests nodes i la informació sobre els serveis que ofereixen.

3. L'elaboració de les guies de bones pràctiques en matèria de mobilitat sostenible que es determinin al DOMOS s'ha de dur a terme en el marc de la comissió que a aquest efecte s'acordi al Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

Article 20. *Conscienciació i sensibilització.*

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

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

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

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

- a) Iniciatives integrades d'informació i sensibilització.
- b) Instruments de comunicació i participació.
- c) Difusió de bones pràctiques.
- d) Plataformes electròniques i materials formatius.
- e) Realització de programes o campanyes de promoció i suport a les accions que desenvolupin entitats públiques o privades.
- f) Impuls a xarxes de col·laboració, intercanvi i aprenentatge horitzontal d'entitats i professionals.

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

4. Totes les actuacions que es facin en matèria de conscienciació i sensibilització han de ser en format accessible i de lectura fàcil.

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

1. El sistema educatiu espanyol i el sistema de formació professional han de promoure la implicació de la societat en el desenvolupament i la implantació d'una cultura de la mobilitat activa i autònoma, segura, saludable i sostenible, i reforçar el coneixement de les actuacions personals i socials necessàries per fer-ho.

2. Al currículum de l'ensenyament bàsic i del batxillerat s'han d'incloure sabers vinculats a la mobilitat sostenible, l'educació viària i la convivència amb els diferents modes de transport i el seu ús en condicions de seguretat, i fomentar l'adquisició de la responsabilitat personal, social i mediambiental necessària.

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

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

5. Així mateix, en l'àmbit de l'educació superior, les administracions educatives han de fomentar la formació en matèria de mobilitat sostenible, digitalització, seguretat i multimodalitat del transport, i han de promoure que es revisi el tractament d'aquestes matèries en els plans d'estudis conduents a l'obtenció de títols i altres certificacions oficials en què resulti coherent d'acord amb les competències que hi són inherents.

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

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

8. S'ha de procurar que la formació a què fa referència aquest article estigui disponible en un format accessible per a les persones amb discapacitat i de lectura fàcil.

CAPÍTOL II

Planificació i gestió de la mobilitat

Secció 1a Instruments de planificació

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

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de disposar d'un instrument de planificació estratègica, que constitueixi el marc de referència pluriennal de la política general d'infraestructures de transport i serveis de mobilitat i transport de competència estatal, amb una visió integral i intermodal, que incorpori els escenaris pressupostaris, fixi una orientació de prioritats i estableixi condicions als instruments de planificació d'infraestructures inclosos en la normativa sectorial. Aquesta planificació ha de preveure no sols la generació de nova infraestructura sinó també la gestió de la conservació de la infraestructura existent amb uns nivells de qualitat, seguretat, sostenibilitat i eficiència adequats.

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

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

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

5. Pel que fa a la planificació d'infraestructures de transport, quan a l'IPEEM s'inclougui l'execució d'infraestructures que donin resposta a necessitats o interessos pertanyents a diversos àmbits competencials, i especialment en les actuacions que afectin qüestions urbanístiques, s'han d'establir els mecanismes adequats de coordinació i de corresponsabilitat en el seu finançament, entre les diferents administracions competents.

6. Abans d'aprovar-se, l'IPEEM ha de ser sotmès a informe del Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

7. La seva aprovació correspon al Consell de Ministres, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, vists els informes del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i del Consell Superior de Mobilitat Sostenible.

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

9. Els instruments de planificació d'infraestructures i transports d'àmbit estatal previstos a la normativa sectorial en matèria d'infraestructures de transport que s'aprovin des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei han de ser coherents amb l'IPEEM i s'han d'adequar a les condicions que s'hi estableixin.

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

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

2. Els instruments de planificació a què fa referència l'apartat anterior han de ser coherents amb el DOMOS per a les comunitats autònomes que hagin acordat voluntàriament assumir les seves determinacions d'acord amb el que estableix l'article 15.3.

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

1. En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, sense perjudici del que estableix l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, els municipis de més de 20.000 habitants i menys de 50.000 habitants han de dotar-se d'un Pla de mobilitat sostenible simplificat d'entitats locals, que s'ha de revisar, com a mínim, cada sis anys, llevat que la legislació autonòmica estableixi una altra periodicitat.

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

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

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

5. L'EDIM a què fa referència l'article 13 ha d'incloure un registre de plans de mobilitat sostenible i els paràmetres i indicadors més rellevants d'aquests, segons s'acordi en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

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

1. Els ministeris de Transports i Mobilitat Sostenible i de Treball i Economia Social, amb l'informe previ del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible, han d'establir conjuntament els criteris per identificar els grans centres d'activitat que hagin de disposar

de plans de mobilitat sostenible, així com les fites quantificables que aquests plans han d'assolir.

Aquests criteris són aplicables supletòriament als que disposa, a aquest efecte, l'Administració competent en matèria de transports i mobilitat o per l'ordenació urbanística de cada municipi, de conformitat amb la legislació de cada comunitat autònoma.

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

Aquests plans de mobilitat sostenible han de tenir en compte altres instruments de planificació de mobilitat que puguin ser concurrents i, en tot cas, estar coordinats, si escau, amb els plans de mobilitat sostenible a la feina a què fa referència l'article 26.

Ha de ser l'Administració competent en matèria de transport i mobilitat la que identifiqui els grans centres d'activitat al seu territori, considerant els criteris anteriors, així com l'agregat de les activitats existents a l'efecte de determinació de l'obligació de disposar de plans de mobilitat sostenible. Així mateix, pot establir una relació d'altres grans centres d'activitat que també hagin de disposar d'un Pla de mobilitat sostenible, o als quals se'ls recomani.

2. Un cop fixats els criteris anteriors, aquests han de ser publicats pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. Dins del termini de divuit mesos des de la seva publicació, els grans centres d'activitat obligats han d'aprovar el Pla de mobilitat sostenible corresponent, que s'ha de revisar, almenys, cada cinc anys i designar un gestor de mobilitat del centre d'activitat. Per elaborar-los, han de tenir en compte el Pla de mobilitat sostenible de l'entitat local en l'àmbit territorial del qual se situï el centre.

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

3. Els grans centres d'activitat han de trametre el Pla aprovat a l'entitat local en l'àmbit territorial en el qual se situï el centre.

4. L'EDIM a què fa referència l'article 13 ha d'incloure un registre de plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat i els paràmetres i indicadors més rellevants d'aquests, segons s'acordi en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

Article 26. *Plans de mobilitat sostenible a la feina.*

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

Aquesta obligació també és aplicable a les entitats pertanyents al sector públic estatal d'acord amb el que estableix l'article 2 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, per als centres de treball amb més de 200 persones treballadores o 100 per torn. Així mateix, pot ser aplicable a altres entitats pertanyents al sector públic si així ho estableix l'Administració competent en matèria de transport i mobilitat en l'àmbit territorial corresponent.

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

Els plans de mobilitat sostenible a la feina han de ser objecte de negociació amb la representació legal de les persones treballadores. A aquests efectes, per a la

consideració de centre de treball ha de ser aplicable la definició continguda a l'article 1.5 del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre.

A les empreses on no hi hagi representació legal, s'ha de crear una comissió negociadora constituïda, d'una banda, per la representació de l'empresa i, d'altra banda, per una representació de les persones treballadores, integrada pels sindicats més representatius i pels sindicats representatius del sector a què pertanyi l'empresa i amb legitimació per formar part de la comissió negociadora del conveni col·lectiu d'aplicació. La representació sindical s'ha de conformar en proporció a la representativitat al sector i garantint la participació de tots els sindicats legítims.

En el cas de les cooperatives, el Pla de mobilitat ha de ser aprovat pel Consell Rector.

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

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

4. Per reglament es pot establir la figura de gestor de mobilitat per als centres de treball que s'esmenten en aquest article.

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

Als centres de treball anteriors, les administracions competents en matèria de transports i mobilitat han de vetllar per la inclusió de les mesures esmentades.

6. En cas que coincideixin al mateix lloc diversos centres de treball a què fa referència l'apartat 1, s'han de promoure els mecanismes de coordinació oportuns entre si per a l'intercanvi d'informació i la posada en marxa de solucions de mobilitat sostenible.

7. A l'efecte de donar compliment al que disposa aquest article, les entitats públiques i empreses poden oferir als seus empleats targetes de transport tramitades a través d'una empresa emissora de vals de transport en els termes que preveu l'article 42.3.e) de la Llei 35/2006, de 28 de novembre, de l'impost sobre la renda de les persones físiques i de modificació parcial de les lleis dels impostos sobre societats, sobre la renda de no residents i sobre el patrimoni, i de l'article 46 *bis* del Reglament de l'impost sobre la renda de les persones físiques, aprovat pel Reial decret 439/2007, i normativa foral concordant.

8. L'EDIM a què fa referència l'article 13 ha d'incloure un registre de plans de mobilitat sostenible a la feina i els paràmetres i indicadors més rellevants d'aquests, segons s'acordi en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

9. El que recull aquest article és aplicable supletòriament al que disposa, a aquest efecte, l'Administració competent en matèria de transports i mobilitat o l'ordenació urbanística de cada municipi, de conformitat amb la legislació de cada comunitat autònoma.

Article 27. *Seguiment.*

1. Sense perjudici del que estableixi la normativa de les comunitats autònomes, els plans de mobilitat sostenible que regulen els articles 24 i 25, així com les seves revisions i informes de seguiment, han de ser comunicats en el termini de tres mesos des de la seva adopció a l'autoritat competent que designi la comunitat autònoma corresponent per a la seva incorporació a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM) per part d'aquestes.

2. Aquests documents són d'accés públic, incloses les dades agregades que estiguin disponibles per gènere i edat, tenint en compte en tot cas la normativa reguladora de protecció de dades de caràcter personal.

3. Les entitats territorials i les empreses que, a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, tinguin plans de mobilitat sostenible a la feina o els adoptin, han de disposar d'un termini de tres mesos a comptar de la data d'entrada en vigor o de la d'aprovació, respectivament, per comunicar-los a l'autoritat competent que designi la comunitat autònoma corresponent per a la seva incorporació a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM) per part d'aquestes. Així mateix, els plans aprovats amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei s'han d'actualitzar seguint els criteris que s'hi estableixen.

4. Les disposicions de desplegament d'aquesta Llei poden preveure mecanismes de finançament dels plans de mobilitat sostenible d'entitats territorials, els plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat, els plans de mobilitat sostenible a la feina o d'altres actuacions relacionades amb la mobilitat sostenible, d'acord amb les condicions que s'hi estableixin, entre les quals hi ha les obligacions de comunicar-ne l'aprovació i, si escau, revisió i seguiment.

Secció 2a Mobilitat per a totes les persones

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

1. Per tal de donar compliment als principis rectors de la mobilitat i atenent els efectes sobre el medi ambient i la salut, les diferents administracions públiques han de vetllar, dins de les seves pròpies competències, per incentivar i promoure els esquemes de mobilitat basats en la intermodalitat i els mitjans i modes de mobilitat més sostenibles i saludables en els entorns urbans i metropolitans, així com els que redueixin l'ocupació de l'espai públic. En concret, cal intentar afavorir, en l'ordre següent:

a) La mobilitat activa, prioritzant especialment la mobilitat a peu, la mobilitat de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda que transiten per les zones de vianants en aparells autoritzats, així com la mobilitat amb bicicleta o cicle.

b) El transport públic col·lectiu.

c) Els esquemes de mobilitat d'alta ocupació que suposin un benefici en termes de reducció d'externalitats, ocupació de l'espai públic o d'altres.

d) En relació amb el vehicle privat, s'han de prioritzar en tot cas, les tecnologies que suposin menors emissions contaminants i de gasos d'efecte hivernacle, així com els vehicles que suposin una ocupació menor de l'espai públic i els serveis de mobilitat col·laborativa.

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

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

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

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

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

2. Per donar compliment als principis i a les finalitats, i atenent l'eficiència en termes ambientals i de salut dels modes i mitjans de transport, les administracions públiques, en l'àmbit de les seves competències respectives, han de vetllar per fomentar un sistema de mobilitat integrat segons l'article 28.

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

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

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

c) El foment de la mobilitat activa amb bicicleta o cicle, entenent-la com un element essencial de la mobilitat quotidiana i impulsant el desenvolupament de vies ciclistes protegides, segures i connectades.

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

e) La creació d'entorns escolars i de formació segurs, saludables i sostenibles als voltants dels centres educatius, fomentant i impulsant els camins escolars que permetin a l'alumnat desplaçar-se al centre educatiu o formatiu de forma activa i autònoma.

f) La instal·lació del mobiliari urbà i els serveis bàsics necessaris (per exemple, bancs i seients, fonts d'aigua potable, fonts ornamentals i estanys, lavabos públics, etc.) que facilitin la mobilitat activa, el descans i l'estada als espais públics per part de tota ciutadania en condicions de comoditat; altres elements del paisatge que fomentin les condicions de confort visual, acústic i climàtic durant la mobilitat activa o l'estada (vegetació, tendals, paviments que redueixin l'efecte illa de calor, etc.) i de la senyalística que proporcioni informació d'interès a les persones usuàries de l'espai públic. La planificació dels elements de l'entorn urbà i la seva il·luminació ha de tenir en

consideració la necessitat de percepció de seguretat en els espais públics, especialment en horaris nocturns.

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

a) L'elaboració de normativa municipal que prevegi el disseny de les vies per al foment de la mobilitat sostenible, dels seus carrers i places atenent el repartiment equilibrat de l'espai urbà entre la mobilitat motoritzada i no motoritzada, que reguli les seves condicions d'accés de vehicles de motor, i de coexistència de vianants i vehicles no motoritzats amb la resta de vehicles, complementant el que disposa el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, el Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de circulació, i seguint les directrius o guies de bones pràctiques que es puguin elaborar, que regulen els articles 15, 16, 18 i 19.

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

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

d) L'extensió i la millora dels sistemes públics i privats de préstec de bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal o compartida, incorporant barris periurbans i altres nodes com els intercanviadors de transport interurbans, regulant les seves condicions d'accés i de coexistència amb els modes de transport públic, establint mesures de suport i subvencions, i afavorint l'harmonització i la interoperabilitat dels sistemes i de les seves targetes i títols d'ús, que s'han d'orientar cap a un caràcter intermodal i integrat.

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

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

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

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

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

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

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

b) Han de prioritzar les seves inversions en mobilitat inclusiva tenint en compte la situació dels diferents modes i mitjans de transport quant a accessibilitat i nivell d'utilització.

c) Han d'adoptar mesures per facilitar la mobilitat de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, com ara garantir la informació que ha de ser accessible i en temps

real de les condicions d'accessibilitat de les infraestructures i modes de transports, facilitar l'accés a les zones de baixes emissions o estendre la figura dels assistents de mobilitat als modes de transport on sigui possible.

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

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

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

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

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

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

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

3. Així mateix, es recomana la inclusió de l'anàlisi, les mesures i els indicadors de seguiment en els plans de mobilitat sostenible que preveu aquesta Llei.

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

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

Les administracions públiques, en desplegament de les seves competències, han de promoure, en la mesura de les seves disponibilitats pressupostàries:

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

b) La utilització d'energia procedent de fonts renovables i la contractació d'energia amb garanties d'origen renovable per part dels titulars o prestadors de serveis als edificis o instal·lacions a què fa referència l'apartat anterior, bé mitjançant l'autoconsum o utilitzant garanties d'origen renovable en la contractació d'aquesta energia.

c) L'establiment de punts de recàrrega elèctrics en carreteres, mitjançant la seva instal·lació en benzineres o l'establiment d'estacions de recàrrega elèctrica ràpida i ultrarràpida –electrolineres– suficients i necessaris perquè l'electromobilitat, especialment en llarga distància i transport de mercaderies, es desenvolupi amb normalitat a tot el territori.

Article 33. *Carrils reservats a determinats vehicles.*

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

Als municipis de menys de 300.000 habitants s'han de promoure també aquestes actuacions quan se'n puguin justificar la necessitat i la viabilitat en el marc dels objectius definits en aquesta Llei.

Aquestes actuacions s'han d'incloure, quan escaigui, en els plans de mobilitat sostenible regulats a la legislació vigent.

2. En l'anàlisi a què fa referència el punt anterior, d'entre totes les opcions viables per facilitar el trànsit fluid del transport públic col·lectiu, el taxi, la bicicleta o el cicle i la prioritització de vehicles d'alta ocupació o de baixes emissions, s'ha de triar que optimitzi la utilització dels recursos públics, l'ocupació d'espai i minimitzi l'impacte ambiental, tenint en compte la possible aplicació de solucions digitals.

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

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

4. Les administracions públiques han de col·laborar, en la mesura que els seus recursos tècnics i pressupostaris ho permetin, per assegurar que les solucions que es plantegin garanteixen la continuïtat dels carrils entre les vies de competència de diferents administracions, la gestió dinàmica d'aquests, i, si escau, la continuïtat dels carrils esmentats fins als intercanviadors de transport.

5. L'autoritat responsable de la regulació del trànsit ha de fixar les condicions d'utilització, ha de donar publicitat a la relació de trams de la xarxa viària en què s'habilitin aquests carrils reservats i ha de fer, si escau, la gestió dinàmica sense perjudici de les competències del titular de la via.

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

1. De conformitat amb el que preveu l'article 12, apartat 2, del Reglament (UE) 2023/1804 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, relatiu a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE, les obligacions recollides a l'article 12, apartat 1, lletra b), per garantir que, a tot tardar el 31 de desembre de 2029, a tots els punts d'estacionament el subministrament d'electricitat a les aeronaus estacionades en remot i utilitzades en operacions de transport aeri comercial per a l'embarcament o desembarcament de passatgers o la càrrega o descàrrega de mercaderies, no són aplicables als aeroports de competència de l'Estat de la xarxa global de l'RTE-T amb menys de 10.000 vols comercials anuals de mitjana dels tres darrers anys.

2. Per al compliment del que estableix l'article 12 del Reglament (UE) 2023/1804 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, els òrgans del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible competents en el sector aeri, juntament amb els gestors d'infraestructures aeroportuàries, els òrgans del Ministeri per a la Transició

Ecològica i el Repte Demogràfic competents en matèria de desenvolupament de la política energètica, les administracions territorials competents, els prestadors de serveis d'assistència en terra i els operadors de la xarxa de transport o de distribució d'energia elèctrica han d'analitzar la situació individual dels aeroports de competència de l'Estat per avaluar les necessitats de foment de l'eficiència energètica i de l'electrificació amb vista a un possible subministrament d'energia elèctrica a les aeronaus estacionades.

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

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

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

1. A fi de contribuir a la descarbonització del transport i a la millora de la qualitat de l'aire en els entorns portuaris, les autoritats portuàries, en l'àmbit de les seves competències i en estreta col·laboració amb la corresponent autoritat marítima quan sigui procedent, han de promoure activament la implantació de mesures de reducció de les emissions de contaminants a l'atmosfera procedents de les activitats que desenvolupen els operadors i les persones usuàries dels ports mitjançant una dotació adequada d'equips i serveis de subministrament de fonts d'energia alternatives als vaixells i les embarcacions atracats al port, com és el cas dels serveis de subministrament elèctric a embarcacions, així com a la maquinària portuària, les flotes de vehicles pesants i el parc mòbil, entre altres iniciatives.

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

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

Abans del 2030, aquest servei ha d'estar disponible a les terminals de passatgers i a les terminals de vaixells portacontenidors dels ports marítims de la xarxa RTE-T i a partir del 2030 a les terminals dels vaixells de passatge i portacontenidors de la resta de ports en què així ho hagi decidit l'organisme rector del port.

Per això, el Govern ha d'adoptar les disposicions necessàries perquè, en el marc planificació del desenvolupament de la xarxa de transport d'energia elèctrica amb horitzó

2030, així com en les diferents actualitzacions i modificacions d'aspectes puntuals, s'impulsi el desenvolupament dels processos d'electrificació de serveis portuaris d'interès general.

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

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

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

5. Les autoritats portuàries que gestionin ports d'interès general han d'elaborar un marc d'actuació que garanteixi la millora de l'eficiència energètica de les instal·lacions i dels serveis, així com la prestació del servei de subministrament de fonts d'energia alternatives, inclosa l'electricitat, en funció de la demanda prevista.

El marc ha d'incloure la petjada de carboni, incloent-hi objectius i plans de reducció de les emissions, l'estimació dels quals s'ha de dur a terme seguint la metodologia específica per al càlcul de la petjada de carboni a Ports, que amb aquesta finalitat hagi estat aprovada seguint el protocol que estableix l'article 36.

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

6. A l'efecte del que estableix l'article 9.1 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric, relatiu a l'autoconsum d'energia elèctrica, les instal·lacions de producció o generació d'energia elèctrica renovable dins d'un port tenen, a tots els efectes, la condició d'«instal·lació de producció pròxima a les de consum i associada a aquestes» quan tant la generació com el consum són a la zona de servei d'un port d'interès general definida en la Delimitació dels espais i usos portuaris, cosa que permet que la generació renovable es pugui compartir en tot l'àmbit portuari sense limitació de distància entre els punts de generació i els de consum, i que la transferència d'energia es faci a través de la xarxa de distribució.

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

*Secció 4a Informació i gestió ambiental i de l'energia en els serveis de transport**Article 36. Càlcul i informació de la petjada de carboni.*

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

2. En el termini d'un any des de l'aprovació de la metodologia a què fa referència l'apartat 4, i segons les condicions que s'hi estableixin, les entitats públiques o privades que prestin o comercialitzin un servei de transport o un servei de mobilitat, de persones o mercaderies amb origen o destinació al territori espanyol ha de fer el càlcul de les emissions de gasos d'efecte hivernacle d'aquest servei de transport o de mobilitat. El resultat del càlcul anterior ha de ser facilitat a les persones usuàries del servei de transport o del servei de mobilitat segons els procediments que s'estableixin d'acord amb l'apartat 4.

3. A més, quan escaigui, el total de la petjada de carboni d'aquestes entitats ha de ser inscrit al Registre de petjada de carboni, compensació i projectes d'absorció de diòxid de carboni, del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, o altres de similars gestionats per les administracions territorials.

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

5. Sense perjudici d'això, les comunitats autònomes i les entitats locals, en el marc de les seves competències, poden ampliar l'abast de les obligacions recollides en aquest article per a les entitats afectades en els serveis de transport terrestre o serveis de mobilitat que es prestin amb origen i destinació al seu àmbit territorial corresponent.

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

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

2. Així mateix, el gestor aeroportuari dels aeroports a què fa referència l'article 34 i les autoritats portuàries calculen i publiquen anualment la petjada de carboni de l'activitat aeronàutica i portuària, i es doten d'un pla de reducció que pot incorporar mesures de compensació (de reducció i/o d'absorció), amb l'objectiu de fer que els serveis aeroportuaris i portuaris siguin neutres pel que fa a les emissions de gasos d'efecte hivernacle en els seus abastos 1 i 2 definits d'acord amb el Reial decret 163/2014, de 14 de març, pel qual es crea el Registre de petjada de carboni, compensació i projectes d'absorció de diòxid de carboni.

3. Es pot donar compliment a aquestes obligacions que esmenta l'apartat anterior sobre la petjada de carboni a través del que estableix la normativa reglamentària reguladora del Registre de petjada de carboni, compensació i projectes d'absorció de diòxid de carboni. El Registre ha d'incloure, a través dels documents de suport i guies, un apartat específic per a l'activitat portuària i aeroportuària.

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

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

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

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

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

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

TÍTOL III

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

CAPÍTOL I

Provisió de serveis de transport terrestre de persones i serveis de mobilitat a tot el territori

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

1. Les administracions públiques, col·laborant en el marc de les seves competències respectives, han de vetllar perquè els serveis de transport terrestre per carretera i ferrocarril i els serveis de mobilitat constitueixin un sistema coordinat, intermodal i integrat, d'ús senzill per a la ciutadania. D'aquesta manera, s'han de potenciar els serveis en xarxa, amb nodes de canvi de servei a través dels quals les

persones usuàries puguin completar la ruta des de l'origen fins a la destinació, amb coordinació tant física com horària dels serveis. Així mateix, s'ha de fomentar la interoperabilitat, la integració tarifària i la disposició a les persones usuàries d'eines digitals de pagament dels serveis.

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

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

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

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

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

1. Per preservar els serveis de transport públic de persones per carretera i dels serveis de mobilitat, es poden utilitzar qualssevol dels sistemes que preveu la normativa de contractes del sector públic vigent, o incentivar la seva prestació per part de l'Administració competent mitjançant subvencions o ajuts públics en els termes permesos per l'ordenament jurídic vigent i pel dret de la Unió Europea.

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

Així mateix, les administracions competents poden promoure solucions innovadores de mobilitat per tal de fer un ús eficient dels recursos, així com fomentar els serveis de mobilitat col·laborativa.

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

A l'objecte d'aquests contractes es pot incloure la prestació de serveis de mobilitat o d'infraestructures vinculades als serveis com estacions, intercanviadors, centres de manteniment, serveis tecnològics, centres de gestió d'operacions, aparcaments i qualssevol altres de vinculats a la prestació del servei.

Article 42. Serveis de mobilitat de connexió amb el ferrocarril i amb els serveis regulars amb autobús.

1. Les entitats locals i les comunitats autònomes, en el marc de les seves competències respectives, poden promoure serveis de mobilitat de connexió al ferrocarril en qualsevol de les seves formes, entre els municipis que no disposin d'estació de ferrocarril i les estacions més properes de ferrocarril convencional o de la xarxa d'alta velocitat, amb horaris coordinats amb els dels serveis ferroviaris, sempre que no existeixi un servei regular d'autobús que cobreixi aquesta relació.

2. Les entitats locals i les comunitats autònomes, en el marc de les seves competències respectives, poden promoure serveis de mobilitat de connexió a altres

línies regulars d'autobús preexistents, entre els municipis que no disposin de parada a la línia regular esmentada i les parades més properes de localitats ateses per les línies regulars, amb horaris coordinats amb els de les línies regulars, sempre que no existeixi un servei regular d'autobús que cobreixi aquesta relació.

3. Els operadors de transport ferroviari de persones o altres agents comercialitzadors poden comercialitzar en un únic bitllet viatges intermodals que tinguin una etapa en transport públic ferroviari i una altra etapa en transport públic discrecional, sempre que no hi hagi un servei regular d'autobús que cobreixi aquesta relació, amb contribució financera o sense de les administracions públiques.

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

5. Els operadors de línies de transport regular de persones amb autobús o altres agents comercialitzadors poden comercialitzar en un únic bitllet viatges conjunts que tinguin una etapa en una línia de transport regular ja existent i una altra etapa en transport discrecional, sempre que no hi hagi un servei regular d'autobús que cobreixi aquesta relació, amb contribució financera de les administracions públiques o sense.

CAPÍTOL II

Obligacions de servei públic en els serveis de transport de competència estatal

Article 43. Obligacions de servei públic en els serveis de transport de competència estatal.

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

2. Els contractes que es licitin per a la prestació d'obligacions de servei públic es regeixen per la normativa europea que sigui aplicable, per aquesta Llei i per les normes sectorials que els regulin en l'àmbit del transport per carretera, ferrocarril, aeri i de la navegació marítima.

En el que no preveu la normativa europea i sectorial d'aplicació, són aplicables les disposicions generals en matèria de contractes del sector públic.

3. Els contractes de serveis públics poden adoptar bé la modalitat de contracte de concessió de serveis en el sentit definit a l'article 15 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, o bé la modalitat de contracte de serveis en el sentit definit a l'article 17 de la Llei 9/2017 i a l'article 2, lletra e), del Reial decret llei 3/2020, de 4 de febrer, de mesures urgents, pel qual s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol diverses directives de la Unió Europea en l'àmbit de la contractació pública en determinats sectors; d'assegurances privades; de plans i fons de pensions; de l'àmbit tributari i de litigis fiscals.

En aquest darrer cas, quan es tracti de contractes de serveis públics de transport de viatgers amb autobús o tramvia que adoptin la modalitat de contractes de serveis en el sentit definit a l'article 17 de la Llei 9/2017, s'adjudiquen d'acord amb els procediments que estableix aquesta Llei, o si escau, el Reial decret llei 3/2020; en la resta, el seu règim jurídic és el que resulti de l'aplicació del que preveu el Reglament 1370/2007.

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

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

- a) Necessitat i proporcionalitat de la intervenció pública al mercat.
- b) Eficiència i sostenibilitat en el sistema de transports. Cal considerar la possibilitat de recórrer a altres modes de transport, incloent solucions innovadores, i la capacitat d'aquestes maneres de satisfer les necessitats d'accessibilitat considerades, així com les emissions de gasos d'efecte hivernacle que es generin i el seu impacte abans de declarar les obligacions de servei públic, a fi de considerar l'alternativa menys perjudicial amb el medi ambient.
- c) Eficàcia i eficiència en la despesa pública. Cal tenir en compte la proporcionalitat entre l'obligació imposada i la necessitat de garantir unes condicions adequades d'accés al sistema de transports.
- d) Cohesió social i territorial. Cal considerar les particularitats de cada territori i criteris poblacionals per garantir una presa de decisions tan fidel com sigui possible a la realitat territorial i que busqui la vertebració del territori i la mitigació dels efectes de la despoblació.
- e) Transparència, objectivitat i no-discriminació.
- f) Cooperació i corresponsabilitat entre administracions públiques.
- g) Intervenció temporal. Sempre que sigui possible, s'ha de procurar limitar el període temporal aplicable en què no estigui garantida la prestació de serveis amb les condicions adequades d'accés al sistema de transport públic.
- h) Rendició de comptes i responsabilitat, que ha de guiar tota intervenció de l'Administració en el mercat.

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

1. Sense perjudici del que estableix la normativa sectorial, abans de l'establiment d'una obligació de servei públic respecte de serveis de transport de competència estatal, cal elaborar una «Proposta d'establiment d'obligació de servei públic» que en tot cas ha de recollir els aspectes següents:

- a) Descripció de la proposta i justificació que els mateixos objectius de mobilitat sostenible no es poden assolir de manera més eficient per altres modes de transport o per altres modes d'intervenció.
- b) Descripció dels serveis oferts pels modes de transport alternatius. Dades socioeconòmiques de l'àmbit territorial en què es proposen les obligacions de servei públic.
- c) Estudi de demanda: nombre de persones usuàries previstes a l'any. Estimació del percentatge de persones usuàries que abandonarien el vehicle privat i de la substitució i complementarietat amb altres modes de transport.
- d) Cost estimat de la compensació a establir per l'Administració.
- e) Memòria sobre el compliment de les condicions definides per l'acord del Consell de Ministres a què es refereix el punt 3.
- f) Anàlisi de rendibilitat socioeconòmica de la proposta, incloent-hi tant els costos i ingressos interns del projecte com el benefici net social i mediambiental.

2. Per reglament s'estableix la metodologia d'anàlisi de rendibilitat socioeconòmica de la proposta a què fa referència l'apartat anterior.

3. Per acord del Consell de Ministres, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, s'han d'establir les condicions que hagin de complir les

propostes d'establiment d'obligacions de servei públic per als modes de transport que es determini, en el marc de les condicions previstes per als diferents modes de transport a la normativa europea i a les seves normes sectorials.

4. En el cas que la proposta d'establiment d'una nova obligació del servei públic sigui iniciativa d'una Administració autonòmica o local, l'elaboració de la «Proposta d'establiment d'obligació de servei públic» correspon a aquesta Administració.

En el cas d'entitats locals, perquè la proposta pugui ser tinguda en compte pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, ha de tenir la conformitat de l'Administració autonòmica corresponent.

5. La declaració d'obligacions de servei públic s'ha de dur a terme per acord del Consell de Ministres, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Amb caràcter excepcional, quan concorrin circumstàncies especials en un territori o en les condicions de connectivitat que així ho justifiquin per al desenvolupament econòmic i social de les poblacions afectades, es poden declarar obligacions de servei públic que, complint la normativa europea, no compleixin les condicions de l'apartat 3, quan aquestes s'hagin adoptat.

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

1. Les obligacions de servei públic, llevat que a la seva declaració es determini una altra cosa, són objecte de finançament en tot cas per l'Administració proponent.

A aquest efecte, amb caràcter previ a la declaració com a obligació de servei públic pel Consell de Ministres, s'ha d'incorporar a l'expedient el compromís del finançament expedit per l'òrgan de l'Administració proponent competent per a l'aprovació de la despesa.

2. Així mateix, qualsevol eventual augment de freqüències o modificació de les característiques del servei, en relació amb les que hagin estat declarades a les obligacions de servei públic, ha de ser finançat per l'Administració proponent.

3. El finançament de les obligacions de servei públic que s'imposin en l'àmbit aeri en rutes dins de la Península correspon en tot cas a les administracions proposants i no és assumida en cap cas per l'Administració General de l'Estat.

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

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de dur a terme el seguiment de les obligacions de servei públic de competència estatal prestades pels diferents operadors, i comprovar que es compleixen les condicions imposades per garantir els serveis establerts.

Així mateix, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer el seguiment de les hipòtesis bàsiques de la «Proposta d'establiment d'obligació de servei públic», especialment del nivell de demanda i la compensació de l'Administració, amb l'objectiu de conèixer les desviacions que es puguin produir respecte als estudis duts a terme en fase de planificació. Si escau, es poden analitzar les possibles causes del baix nivell de demanda, per si responguessin a qüestions relatives a la configuració del servei.

Amb el resultat d'aquestes comprovacions s'han d'adoptar les mesures que corresponguin, d'acord amb el que disposa la legislació general de contractació del sector públic i la legislació sectorial que sigui aplicable.

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

3. Quan les obligacions de servei públic s'hagin declarat o modificat a iniciativa d'una altra Administració pública, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de

demanar de l'Administració proposant la informació necessària sobre el seu compliment als efectes de procedir-ne a l'avaluació periòdica.

4. En els casos en què es deixin de complir les condicions que van motivar la declaració de les obligacions de servei públic, el Consell de Ministres pot declarar-ne l'extinció, una vegada finalitzada la vigència del contracte corresponent amb l'informe previ de les comunitats autònomes afectades.

5. L'Administració General de l'Estat pot arribar a acords o convenis amb les comunitats autònomes respecte a la provisió dels serveis en rutes aèries peninsulars en què hi hagi obligacions de servei públic declarades, quan la provisió d'aquests serveis es faci mitjançant contractació pública. En particular es pot establir mitjançant conveni entre administracions com s'han de satisfer les obligacions financeres associades a aquesta contractació i la provisió dels serveis. La gestió del servei i el seu control correspon, en qualsevol cas, a l'Estat, el qual en tot moment pot suspendre temporalment o extingir definitivament la declaració de les obligacions de servei públic, si deixen de complir l'objectiu social pel qual van ser declarades.

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

1. Sense perjudici de les previsions contingudes en aquesta Llei, els serveis de transport regular de persones per carretera d'ús general de competència estatal s'han de regir pel que disposa la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i les seves normes de desplegament, per la reglamentació de la Unió Europea sobre serveis públics de transport de viatgers per carretera, i per la contractació del sector públic que hi sigui aplicable.

Si aquests contractes adopten la modalitat de contracte de serveis en el sentit definit a l'article 17 de la Llei 9/2017, s'han d'adjudicar d'acord amb els procediments que estableix la Llei 9/2017.

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

3. El Govern ha de garantir les parades, els horaris, les freqüències i les rutes actuals, que atenen la funció de connexió territorial i de servei de transport públic, i afavorir l'establiment de parades que serveixin de connexió als llocs que no disposin d'un altre transport alternatiu, sense perjudici que, quan així ho justifiqui la demanda previsible, es puguin atendre altres parades. A més, les parades intermèdies han de facilitar els desplaçaments intermodals i per això, quan correspongui, han d'estar degudament connectats amb els ports, els aeroports, les estacions de ferrocarril i altres nodes de transport. En cas que parades que actualment es trobin dins de les concessions estatals es decideixi que siguin prestades per la comunitat autònoma amb l'objectiu d'aconseguir un millor servei i això porti aparellat un cost extra per a la comunitat autònoma, s'ha de compensar econòmicament per part de l'Estat.

Així mateix, amb caràcter simultani a l'obertura d'un període d'informació pública de l'avantprojecte d'establiment del servei, cal demanar informe de les comunitats autònomes afectades per aquest.

4. Els tràfics intermedis dels serveis de competència estatal que estiguin íntegrament compresos al territori d'una comunitat autònoma i coincideixin amb algun servei autonòmic no s'han de prestar amb caràcter exclusiu si així s'estableix tant al plec del contracte estatal com al corresponent de la comunitat autònoma.

5. Quan entre dues comunitats autònomes hi hagi, per raons històriques o de qualsevol altre tipus, relacions de mobilitat quotidiana que no afectin les poblacions que, amb caràcter general, atenen els serveis de competència estatal, les comunitats autònomes corresponents, amb la participació, si escau, de les entitats locals, poden establir els serveis de transport o de mobilitat que s'ajustin millor a les necessitats de les persones. És necessari, si escau, que es produeixin les circumstàncies que preveu

l'article 4 de la Llei orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable.

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

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

CAPÍTOL III

Planificació d'infraestructures de transport de competència estatal

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

La planificació de les infraestructures de transport de competència estatal respon als criteris que estableix l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM) a què fa referència l'article 22 als procediments que estableixen les lleis sectorials d'aplicació i als preceptes que estableix aquesta Llei.

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

1. Sense perjudici del que estableix la normativa sectorial aplicable, la decisió d'emprendre l'execució d'inversions amb participació de finançament públic en infraestructures de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en els aeroports d'interès general, en la infraestructura de recàrrega i proveïment i en els ports d'interès general, quan aquestes inversions són finançades per les autoritats portuàries, ha d'estar sotmesa al resultat d'una avaluació *ex ante* dels seus efectes, que es du a terme en dues etapes:

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

2. El resultat de l'avaluació que preveu l'apartat anterior ha de permetre conèixer els beneficis nets del projecte, incloent-hi tant aspectes interns com el seu efecte social i ambiental, i permetre així la comparació i la prioritització de les actuacions.

En les dues etapes cal analitzar, d'acord amb la metodologia que finalment s'aprovi assenyalada a l'apartat 4, la seva repercussió en les emissions nacionals de gasos d'efecte hivernacle.

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

En els procediments d'avaluació cal valorar les aportacions realitzades per les comunitats autònomes i entitats locals amb competència en matèria de mobilitat.

3. Transcorreguts cinc anys des de la posada en servei de qualsevol infraestructura de transport de competència estatal sobre la qual s'hagués realitzat l'estudi de rendibilitat que preveu l'article 52, el promotor de la infraestructura ha de dur a terme una avaluació *ex post* d'aquesta, en els termes que s'estableixin a l'ordre ministerial a què fa referència l'apartat 4.

4. En el termini de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'aprovar per ordre ministerial una metodologia per a cadascuna de les avaluacions esmentades en els apartats 1 i 3, que prevegi les millors experiències internacionals i acadèmiques, i sigui d'acord amb l'emprada per la Unió Europea, prestant una atenció especial a les emissions de gasos d'efecte hivernacle i

altres contaminants. Aquesta metodologia ha d'incloure les particularitats sectorials necessàries i la forma de fer les corresponents anàlisis de sensibilitat.

Així mateix, en el cas de l'avaluació d'operacions d'integració urbana del ferrocarril, cal tenir en compte les particularitats pròpies d'aquest tipus d'actuacions, incloent-hi criteris específics i les consideracions i les aportacions realitzades per les CA i les EL afectades amb aquesta finalitat.

5. Els resultats de les avaluacions *ex ante* i *ex post* a què es refereixen els apartats anteriors han de ser públics i les seves conclusions principals s'han de registrar digitalment en el mòdul d'inventari d'infraestructures de l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM) a què fa referència l'article 13, en les condicions i amb les excepcions que s'estableixin reglamentàriament. Aquest registre ha de tenir per objecte, entre d'altres, conèixer les desviacions que es puguin produir per a cada tipologia de projecte respecte als estudis duts a terme en fase de planificació, especialment pel que fa al cost d'inversió i la demanda de l'actuació, així com optimitzar el procés de presa de decisions.

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

1. Abans de l'inici de qualsevol estudi informatiu o primer document exigít per la normativa sectorial aplicable per a la planificació d'una nova actuació, una millora o una modernització d'una infraestructura ja existent, de competència estatal i amb les especialitats que estableixen els apartats següents, és preceptiva la realització d'una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental, que ha de tenir un resultat positiu, d'acord amb els límits de rendibilitat socioambiental mínima que s'estableixin en la metodologia a què fa referència l'article 50, per poder continuar la tramitació tècnica exigida en la normativa sectorial. Aquesta anàlisi ha de detallar l'efecte previst de l'actuació en la reducció de gasos d'efecte hivernacle.

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

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

4. En relació amb les actuacions en carreteres de l'Estat i amb les actuacions en infraestructures ferroviàries de competència estatal, són objecte d'anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental totes les que es recullen en algun dels casos inclosos a l'annex II d'aquesta Llei, tenint en compte la normativa sectorial corresponent.

5. En relació amb les actuacions a incloure en convenis entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible o les seves entitats dependents i altres administracions o entitats, sempre que estiguin finançades o cofinançades pel Ministeri o les seves entitats dependents, i sense perjudici de la seva titularitat, han de tenir una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental positiva, sempre que se superin els imports que estableix l'annex II.

6. El contingut de l'annex II pot ser actualitzat per ordre ministerial, quan es constati la necessitat adequació dels llandars o la tipologia de les actuacions.

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

8. Les anàlisis preliminars de rendibilitat socioambiental han de ser sotmeses als informes següents:

a) Cal informar de les actuacions corresponents a l'apartat 3 per l'organisme públic Ports de l'Estat.

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

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

d) Quan es refereixi a una infraestructura o un element que pugui afectar la prestació de serveis que siguin competència d'una o diverses comunitats autònomes, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de sol·licitar l'informe d'aquestes comunitats autònomes en tot allò que afecti aquests serveis. Aquest informe s'ha de remetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual s'ha de prosseguir l'estudi si no se n'ha rebut l'informe.

9. El Consell de Ministres, per raons d'interès general degudament motivades, pot autoritzar la continuació dels expedients on l'anàlisi preliminar no hagi assolit un resultat positiu. La persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'informar la Comissió del Congrés d'aquestes autoritzacions.

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

1. La decisió final sobre l'execució d'una nova actuació finançada totalment o parcialment pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible o les seves entitats dependents, incloent-hi les recollides en els convenis a subscriure amb altres administracions autonòmiques o locals o entitats, sense perjudici de la seva titularitat, queda condicionada als resultats de l'estudi de rendibilitat econòmica, social, ambiental i, si escau, financera, que preveu la normativa sectorial i a la metodologia a què fa referència l'article 50. Els llandars de rendibilitat mínima exigida s'han d'establir reglamentàriament.

2. Amb caràcter previ a l'inici de la primera licitació d'obres d'una actuació d'infraestructura de transport estatal, si s'aprecia que l'estudi de rendibilitat té una antiguitat superior a 10 anys, o tenint una antiguitat menor pogués estar desactualitzat o no es tinguéssin, aquest ha d'actualitzar-se o elaborar-se per assegurar que s'ajusta al que preveu l'apartat 1 d'aquest article, llevat de les excepcions indicades a l'article 53 i a les disposicions transitòries cinquena i sisena.

En el cas dels aeroports d'interès general, aquest estudi l'ha de dur a terme el gestor aeroportuari, amb caràcter previ a l'aprovació de l'actuació corresponent, només en el cas de les actuacions que, com a compatibles amb el Pla director, suposin un increment rellevant de capacitat o una modificació funcional operativa substancial.

En el cas de les infraestructures portuàries, cal comptar amb estudis complets de rendibilitat econòmica, social, ambiental i, si escau, financera, en les actuacions que hagin estat objecte d'una anàlisi preliminar, en els termes expressats a l'article 51, així com sobre les actuacions incloses en la programació d'inversions públiques que siguin rellevants, seguint per a això els criteris que estableix la legislació vigent i les directrius que estableixi Ports de l'Estat, d'acord amb el que prescriu l'article 55.3 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant.

3. El Consell de Ministres, per raons d'interès general, pot autoritzar la realització de l'actuació que no hagi assolit el llindar a què fa referència l'apartat 1 del present article. El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'informar la Comissió del Congrés dels Diputats d'aquestes darreres autoritzacions.

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

Queden excloses de l'obligació de la realització de les avaluacions *ex ante* que preveu l'article 50, les actuacions següents:

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

Article 54. *Infraestructura de transport d'interès general i planificació territorial.*

Els informes que hagin d'emetre les autoritats competents en matèria de planificació territorial han de vetllar perquè els instruments d'ordenació del territori que afectin la mobilitat salvaguardin i respectin les infraestructures de transport d'interès general i els seus elements funcionals i instal·lacions de servei, així com la seva operativa.

TÍTOL IV

Contribució de l'Estat al finançament de la mobilitat sostenible

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

1. L'Administració General de l'Estat, a través d'un Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO), ha de participar en els termes que es determinin a les disposicions de desplegament, en el finançament dels serveis de transport públic col·lectiu urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, de viatgers.

2. A través d'aquest mateix Fons, l'Administració General de l'Estat ha de contribuir, en els termes que es determinin a les disposicions de desplegament, al finançament dels serveis de transport públic col·lectiu que operen en l'àmbit urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, tant si la seva gestió està atribuïda a una autoritat de transport metropolità, amb independència de la forma jurídica que adopti, com si és prestat directament per l'Administració local o autonòmica i mentre no es rebin subvencions o compensacions de l'Administració General de l'Estat per altres vies. A aquests efectes, les illes dels arxipèlags de les Canàries i les Balears tenen la consideració d'entorn metropolità.

3. La contribució de l'Administració General de l'Estat que preveu aquest article s'ha de dur a terme a través de subvencions que es regeixen pel que preveuen aquesta Llei, la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, i la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

4. Els serveis públics susceptibles de ser finançats mitjançant aquest Fons comprenen la xarxa d'autobusos, telefèrics i funiculars, metros, metros lleugers, ferrocarrils i tramvies que operen en l'àmbit urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, en els termes que estableix aquesta Llei. Així mateix, són susceptibles de finançament els serveis de mobilitat sostenible i activa que s'incorporin als sistemes de servei públic de mobilitat urbana i interurbana amb caràcter intermodal, com a complement de final o capçalera del servei de transport col·lectiu principal, com ara els serveis de préstec de

bicicletes i aparcament segur d'aquestes, o similars, en els termes que s'estableixin reglamentàriament.

5. Es consideren actuacions vinculades als serveis públics, susceptibles també de finançament d'acord amb aquest títol i en els termes que siguin acordats, l'elaboració de plans de mobilitat sostenible elaborats d'acord amb el que preveu aquesta Llei o, si escau, segons la normativa autonòmica corresponent, així com les accions de conscienciació i sensibilització que promoguin les respectives administracions per desenvolupar una cultura de mobilitat segura, saludable i sostenible.

Article 56. *Creació del Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ).*

1. En aplicació de la disposició adicional cinquena del text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, es crea el Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ), fons sense personalitat jurídica (FECMO-FSPJ), els recursos del qual estan constituïts exclusivament per les quantitats que anualment s'estableixin en el crèdit destinat a l'aportació a aquest, que es reculli en els pressupostos generals de l'Estat, i només es pot incrementar amb altres ingressos provinents d'impostos o d'altres tributs segons es determini en les normes corresponents amb rang de llei. La dotació anual del Fons es determina amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, i es destina a atendre el compliment dels objectius que preveu aquesta Llei.

2. El FECMO-FSPJ està adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible a través de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. Aquest departament ministerial ha de publicar anualment la relació d'accions finançades a càrrec seu.

3. El FECMO-FSPJ es regeix pel que disposen aquesta Llei i la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, i quant al seu règim de pressupostació, comptabilitat i control, pel que preveu la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària.

4. La gestió i la direcció del Fons correspon a un Consell Rector adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, que presideix el Consell Rector. El seu president té la consideració de comptedant a què es refereix l'article 138 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària. Per ordre de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible se'n determinen la composició, les funcions i les normes de funcionament.

Article 57. *Assignació de recursos del Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ).*

1. El Fons està destinat a atorgar subvencions adreçades a les finalitats següents, d'acord amb els criteris de prioritat següents:

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

Aquest finançament s'ha de dur a terme mitjançant subvencions de concessió directa, a les quals s'accedeix mitjançant una convocatòria de concurrència no competitiva.

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

Aquest finançament es du a terme mitjançant subvencions en règim de concurrència competitiva.

c) Adicionalment, el Fons pot destinar-se a finançar accions d'interoperabilitat en el territori de l'estat, respectant si és el cas les fórmules de cooperació entre administracions públiques que exerceixin la figura d'autoritat de transport públic, així com al sosteniment econòmic de serveis de transport o de serveis de mobilitat que contribueixin a assolir objectius de descarbonització, qualitat de l'aire, protecció social o protecció dels territoris afectats pel repte demogràfic, encara que no es prestin en l'àmbit urbà, en les condicions que es determinin reglamentàriament.

2. L'assignació dels recursos del Fons es du a terme pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el procediment que estableix l'article 59 pel que fa als costos operatius, i atenent l'ordre de prioritat que recull l'apartat 1.

Article 58. Condició de beneficiari i requisits que cal complir.

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

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

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

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

3r Tenir municipis que, tot i no complir alguna de les condicions recollides en els apartats (1r) i (2n) anteriors, siguin capitals de província o capitals de comunitat autònoma.

4t Reglamentàriament es poden establir les condicions en què els municipis no inclosos en els apartats anteriors i que prestin un servei públic col·lectiu de transport urbà poguessin ser beneficiaris d'aquestes subvencions.

b) Les autoritats de transport metropolità que, d'acord amb el que estableixen les lleis o les seves normes de creació, tinguin atribuïda la gestió dels serveis públics recollits a l'article 55 sempre que la població sobre la qual es prestin aquests serveis públics superi els 50.000 habitants.

2. La sol·licitud de subvenció per les entitats a què fa referència l'apartat 1.c) implica la impossibilitat que els municipis integrats en aquests puguin sol·licitar-les de manera individual per als mateixos serveis.

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

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

5. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible té en compte en la convocatòria de les subvencions finançades amb càrrec al FECMO-FSPJ, entre d'altres, els punts següents:

a) El compliment de les recomanacions, els objectius i les condicions que estableixen el DOMOS i els seus documents complementaris.

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

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

d) La millora de la mobilitat i la sostenibilitat mediambiental, la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants i la millora de la qualitat de l'aire a

través de la reducció de contaminants atmosfèrics, incloent-hi les polítiques de modernització de flotes orientades a la utilització d'energies netes i la promoció de la mobilitat activa.

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

Article 59. Procediment per a la determinació de l'import de les subvencions per al finançament de costos operatius.

1. Les subvencions destinades a contribuir al finançament dels costos operatius del transport públic col·lectiu urbà de viatgers s'han d'atorgar per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible per a un període mínim de tres anys, amb liquidacions anuals a any vençut, d'acord amb el que estableixen aquesta Llei i les bases reguladores d'aquestes subvencions. En tot cas, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot fer pagaments anticipats a compte de la liquidació durant l'exercici de prestació del servei. Les bestretes s'han de regularitzar a la liquidació anual.

2. En són beneficiàries les entitats que compleixin els requisits que preveu l'article 58 i que així ho sol·licitin.

3. Reglamentàriament s'estableix la metodologia de càlcul de la subvenció total neta a percebre per cada beneficiari durant el període a què fa referència l'apartat 1, i es concreten els criteris d'assignació a partir dels conceptes següents:

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

b) Import de referència (IR) corresponent a cada paràmetre de referència, que és l'import en euros de subvenció per unitat de paràmetre de referència. L'import de referència es pot establir diferenciant per modes o tecnologies de transport com autobusos, metros o tramvies, o segmentant els municipis per grups atenent la població o altres característiques bàsiques, o per atendre situacions especials degudament justificades.

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

- 1r La població total receptora del servei.
- 2n La concentració o densitat de la població o el nombre de nuclis assistits.
- 3r El total de quilòmetres lineals de l'oferta de transport en relació amb la població.
- 4t Altres condicions rellevants com la insularitat o l'extrapeninsularitat, la cobertura geogràfica, la seva extensió o l'orografia. Així mateix, es considera la facilitat d'accés a serveis públics educatius, de formació i sanitaris.

d) Factor d'equitat (FE): indicador que tingui en compte la capacitat de l'entitat beneficiària per finançar un transport públic col·lectiu urbà de viatgers de qualitat amb els seus propis recursos i afavorir sempre l'organització adequada del sistema de mobilitat al territori i l'eficiència en la gestió per part de les entitats. Aquest factor corrector en cap cas no seria inferior a 0,8 ni superior a 1,2.

e) Penalitats i incentius, que s'estableixen en la resolució d'atorgament de la subvenció per incentivar la millora contínua de la qualitat del servei, el comportament ambiental, l'eficiència en la prestació i l'adaptació tecnològica. Aquests indicadors poden exigir uns nivells mínims de regularitat, ocupació màxima i mínima als vehicles, compliment de l'oferta programada, així com altres possibles aspectes de qualitat del servei.

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

1. Les subvencions estatals per al finançament dels costos operatius del servei de transport públic col·lectiu urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, de viatgers no poden superar la meitat del seu import total, segons s'estableixi a les bases reguladores, ni poden ser més grans que el dèficit d'explotació dels serveis subvencionats.

2. Almenys el 50 % dels costos operatius del servei públic de transport públic col·lectiu urbà i interurbà, inclòs el metropolità i el rural, de viatgers, per tant, s'ha de sufragar necessàriament a càrrec de les tarifes abonades per les persones usuàries, altres ingressos comercials o les aportacions d'altres administracions.

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

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot aprovar periòdicament, amb càrrec al Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ), convocatòries de subvencions per al finançament de projectes d'inversió per a la millora de la mobilitat urbana i interurbana, inclosa la metropolitana i la rural, amb criteris de concurrència competitiva.

2. Mitjançant una ordre del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible s'aproven les bases reguladores d'aquestes subvencions, que han de tenir en compte els principis i els objectius d'aquesta Llei. Els ajuts es tramiten pel procediment ordinari que estableix la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

TÍTOL V

Innovació, digitalització i formació en el transport i la mobilitat

CAPÍTOL I

Espai controlat de proves per a la mobilitat

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

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

1. Les accions emmarcades a l'espai controlat de proves es regeixen pels principis de proporcionalitat i seguretat jurídica i han d'estar orientades a la innovació en la mobilitat.

2. La innovació en mobilitat ha de ser compatible amb la seguretat, l'ús responsable de les tecnologies, la sostenibilitat en el sistema de transport, la millora de l'eficiència i l'efectivitat del dret a la mobilitat.

3. L'actuació dels poders públics i els promotors en aquest àmbit ha de respectar els principis de transparència i rendició de comptes, així com els drets de propietat intel·lectual del resultat del projecte a favor del promotor i el realitzador.

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

1. Les autoritats públiques amb competències en la matèria han de cooperar entre si per garantir que, d'acord amb el que disposa aquesta Llei, les proves es desenvolupin d'acord amb els principis rectors de l'article 5 del sistema de mobilitat i transport.

2. Les autoritats han de col·laborar a fi d'aconseguir un funcionament adequat de l'espai controlat de proves i han de facilitar, dins del seu àmbit competencial i amb les garanties adequades, la realització de proves, sigui quin sigui l'àmbit territorial que afecti.

En aquest sentit, l'Oficina ha d'actuar com a impulsora de tots els projectes admesos a l'espai controlat de proves.

3. En particular, les autoritats competents han de cooperar estretament entre si mitjançant les tècniques i els mecanismes disponibles a l'empara de la legislació vigent.

4. Per a la realització de proves que així ho requereixin, es poden establir mecanismes de cooperació internacional amb altres autoritats supervisores.

Quan la realització de la prova afecti normes de dret comunitari, cal la comunicació prèvia a l'autoritat de la Unió Europea que sigui competent.

5. L'Oficina pot promoure la subscripció de convenis amb les diferents administracions o organismes involucrats per assolir la màxima efectivitat de l'espai controlat de proves.

Aquests convenis han de recollir almenys la designació de persones expertes, la designació de l'autoritat o les autoritats de supervisió i la posada a disposició dels mitjans essencials per assegurar l'executivitat de la prova. Quan la prova requereixi la intervenció de les administracions públiques amb competències sectorials concurrents en l'àmbit de la mobilitat, els convenis han d'incloure, en tot cas, la manera de cobrir els costos incorreguts.

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

1. El desenvolupament de les proves d'un projecte pilot d'innovació en mobilitat es regeix pel que disposa aquest capítol i el protocol d'acord amb el que preveu l'article 68.

2. L'admissió a l'espai controlat de proves regulat en aquest capítol per fer proves d'un projecte pilot no suposa, en cap cas, autorització per al començament de l'exercici d'una activitat regulada o subjecta a autorització sota la regulació de transport o mobilitat o per a la prestació habitual de serveis de caràcter professional diferents dels que preveu específicament el protocol, ni pot tenir caràcter indefinit.

3. En el cas que en el projecte pilot hi participin operadors que ja disposin de l'autorització per a l'exercici d'una activitat, el protocol que preveu l'article 68 ha d'incloure, quan sigui necessari, mesures per delimitar les proves que es poden fer a l'espai de proves respecte a l'activitat ordinària desenvolupada pels operadors autoritzats.

4. És aplicable la normativa de mobilitat i transport i altres normes aplicables a la realització de la prova amb les úniques limitacions i excepcions que s'acordin al protocol.

Article 65. Règim d'admissió i participació.

1. Poden ser admesos a l'espai controlat de proves regulat en aquest capítol els projectes que aportin innovació en mobilitat.

S'entén que aporten innovació en mobilitat els projectes que no tinguin cobertura a la regulació existent i que es trobin en una fase de desenvolupament que permeti l'execució de les proves previstes a l'espai controlat de proves en un curt termini de temps des de la seva admissió.

A aquests efectes, s'entén que es troben en una fase de desenvolupament suficient els projectes que presentin un prototip que ofereixi una funcionalitat mínima que permeti comprovar-ne la utilitat i l'avaluació futura, encara que aquesta funcionalitat estigui incompleta respecte a versions posteriors d'aquest.

2. Els projectes han de contenir les mesures de seguretat adequades per als participants, els tercers, les infraestructures i el sistema de transports en general, i poden ser inadmesos en cas d'observar-se en el procés d'avaluació i valoració dels riscos, que les mesures de seguretat previstes no són suficients.

A criteri de la Comissió de persones expertes en mobilitat, la innovació en mobilitat d'un projecte pilot s'ha de referir, almenys, a un dels aspectes següents:

a) Suposar una millora en termes d'harmonització administrativa, compliment normatiu i integració entre els diferents modes de transport o aportar una potencial utilitat o valor afegit sobre els usos ja existents.

b) Suposar un benefici per a les persones usuàries dels serveis relacionats amb la mobilitat, en termes de qualitat, disponibilitat, reducció de costos o seguretat en la seva accepció global, que inclou la seguretat operacional, la seguretat contra actes il·lícits, la seguretat sanitària i la ciberseguretat.

c) Augmentar l'eficàcia i l'eficiència dels operadors i les autoritats prestadores de serveis de mobilitat.

d) Avançar en aspectes lligats a la mobilitat sostenible, inclusió social, accessibilitat o reducció d'emissions.

3. El compliment de les condicions d'admissió que preveu aquest article s'ha de fer constar motivadament a la sol·licitud presentada de conformitat amb el que preveu l'article 66.

4. Els projectes poden ser proposats per qualsevol promotor, sigui quin sigui l'Estat on estigui domiciliat.

Per a la continuació del projecte pilot admès a l'espai controlat de proves, els promotors, durant tot el període en què durin les proves, han de notificar a través de l'Oficina qualsevol canvi de domicili.

5. No poden ser admesos a l'espai controlat de proves els projectes dels quals hagin desenvolupat durant els dos anys anteriors altres projectes pilot a l'espai controlat de proves que hagin estat interromputs o donats per finalitzats de conformitat amb l'article 75.

El termini de dos anys es compta a partir de la data de la resolució administrativa relativa a la interrupció o finalització.

Excepcionalment, poden ser admesos els promotors que, trobant-se en la situació descrita en aquest apartat, acreditin haver solucionat els defectes en què hagi incorregut el seu projecte, així com haver adoptat les mesures tècniques, organitzatives i de personal apropiades per a la desaparició de les causes que van motivar la interrupció o la finalització o de les proves.

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

1. Les sol·licituds d'admissió a l'espai controlat de proves les han de presentar els promotors o, en el cas de projectes d'interès general, a instància d'una autoritat interessada.

2. Les sol·licituds s'han de presentar a través de la Finestreta Única de l'espai controlat de proves creada per a la gestió i la tramitació de les sol·licituds d'admissió a l'espai controlat allotjada a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, que ha de gestionar l'Oficina.

L'Oficina pot aprovar models de sol·licitud d'admissió a l'espai controlat de proves, la utilització dels quals sigui obligatòria per als promotors o les autoritats interessades.

3. La sol·licitud ha d'anar acompanyada de:

a) Una descripció suficient del projecte amb referència específica a la fase de desenvolupament en què es troben d'acord amb el que disposa l'article 65.1; l'avaluació i la valoració dels riscos d'aquestes proves i la viabilitat d'aquestes proves.

b) Una memòria justificativa que ha de detallar el compliment del que disposa l'article anterior; en particular, els aspectes d'innovació en mobilitat que proposa el projecte i l'absència de regulació o els conflictes amb la normativa existent, segons el parer dels promotors, així com les mesures de mitigació i/o control de riscos, condicions d'ús o restriccions a favor de la seguretat i el control del projecte.

En aquesta memòria, el promotor ha d'identificar expressament si alguna informació ha de ser tractada com a confidencial, i sol·licitar que, en cas d'admissió a l'espai de proves, no sigui publicada en cap fase del procés.

c) Un compromís de compliment del règim de garanties i protecció previst a la secció 2a del present capítol i una proposta específica de les mesures que, en cas de ser acceptades, té previst complir el promotor per complir aquestes garanties.

d) Un esborrany de protocol, conforme al model que s'aprova per ordre ministerial i es publica a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

e) Una anàlisi del tipus d'assegurança de responsabilitat civil o qualsevol altra forma d'aval o garantia equivalent que s'ajusti millor a la naturalesa del projecte.

4. Durant aquesta fase de sol·licitud i elaboració de l'esborrany del protocol, ha d'estar habilitat, a la seu electrònica associada, un sistema de consultes prèvies que és operat per l'Oficina. La resolució de les consultes esmentades té caràcter informatiu per assistir els possibles promotors en la presentació de les seves sol·licituds.

5. En qualsevol moment es pot requerir als promotors informació addicional sobre els projectes pilot per a l'avaluació prèvia de les sol·licituds. Aquesta informació no suposa, ni pot incloure, una millora o canvi substancial de la proposta presentada inicialment, sinó que té exclusivament caràcter complementari i aclaridor.

6. Les dades relatives als projectes facilitats pels promotors en el procediment d'admissió a l'espai controlat de proves tenen, amb caràcter general, la consideració d'informació confidencial.

Article 67. *Admissió a l'espai controlat de proves.*

1. L'Oficina trasllada les sol·licituds rebudes a la Comissió de persones expertes en mobilitat seleccionada, que proposa, mitjançant un informe motivat, l'admissió o la inadmissió dels projectes a l'espai controlat de proves de conformitat amb els criteris recollits a l'article 65.

El termini per emetre l'informe d'admissió o inadmissió és de tres mesos a comptar des que es rebí la sol·licitud per part de l'Oficina.

2. Quan la Comissió entengui que un projecte no compleix les condicions d'admissió o que concorren altres circumstàncies que fessin impossible o desaconsellable l'inici de les proves, l'informe motivat de la Comissió pot proposar les mesures a adoptar que, en cas d'integrar-se adequadament al projecte, podrien donar lloc a la seva admissió.

3. Poden ser inadmesos els projectes els objectius dels quals coincideixin amb els d'un altre que ja hagi estat aprovat o les proves del qual estiguin en curs. No obstant això, en cas d'interrupció del projecte en fase de prova, el promotor el projecte del qual va ser inadmès per coincidència d'objectius pot tornar a sol·licitar la seva admissió.

L'Oficina ha de notificar aquesta possibilitat al promotor la sol·licitud del qual va ser inadmesa per aquest motiu.

4. Juntament amb la proposta d'admissió del projecte, la Comissió de persones expertes en mobilitat proposa a l'Oficina una llista d'autoritats de supervisió, entre les quals s'ha d'incloure necessàriament l'autoritat competent per raó de la normativa afectada, i que pogués dur a terme la supervisió de la prova d'acord amb les característiques dels projectes admesos.

5. L'Oficina ha de resoldre sobre l'admissió o la inadmissió dels projectes a l'espai controlat de proves d'acord amb l'informe de la Comissió en el termini de deu dies des de la recepció.

La resolució d'admissió o inadmissió dels projectes s'ha de notificar a la persona promotora del projecte de què es tracti. Contra la resolució d'inadmissió dels projectes es pot interposar recurs d'alçada davant de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

6. En aquest moment cal traslladar a les autoritats de supervisió els projectes per als quals hagin estat proposades, i aquestes han de mostrar la seva conformitat o disconformitat en el termini de deu dies laborables.

Si cap de les autoritats de supervisió no accepta la seva participació en el termini assenyalat, l'Oficina ha de designar l'òrgan o ens estatal competent per raó de la matèria, que ha d'actuar com a autoritat de supervisió.

En cas de silenci, s'entén que l'autoritat de supervisió no n'ha acceptat la participació en el projecte.

En cas que, durant el desenvolupament d'un projecte, alguna autoritat de supervisió que no estigui participant en el mateix mostri el seu interès a fer-ho, la Comissió de persones expertes en mobilitat ha de decidir sobre la idoneïtat de la seva incorporació al projecte. S'entén, en qualsevol cas, que resulta idònia si aquesta va ser proposada i no va acceptar la seva inclusió en un primer moment.

7. Anualment, s'ha de publicar també a la seu electrònica de l'espai controlat de proves, una relació dels projectes que hagin resultat admesos, amb indicació de l'autoritat o autoritats de supervisió designades per a cada prova.

Article 68. *Protocol de proves.*

1. Quan un projecte sigui admès a l'espai controlat de proves, la Comissió de persones expertes en mobilitat que va proposar l'admissió, ha de determinar el contingut final del protocol de proves aplicable al projecte, a partir de l'esborrany de protocol presentat pel promotor, que pot completar, matisar, modificar o admetre sense cap modificació.

2. El protocol s'ha de subscriure entre el promotor i l'Oficina, i té per objecte establir els termes i condicions d'acord amb els quals cal desenvolupar les proves del projecte, incloent-hi, com a mínim:

- a) Les limitacions que s'acordin quant al volum de l'activitat i el temps de realització.
- b) La forma en què es du a terme el seguiment de les proves d'acord amb el que disposa l'article 74. En particular, es detalla la informació que es facilita a les autoritats de supervisió i la manera d'accedir a aquesta informació.
- c) La informació sobre els resultats de les proves que es facilita a les administracions competents i les condicions específiques d'accés a les dades esmentades.
- d) Les fases del projecte i els objectius previstos en cadascuna de les fases juntament amb l'abast de la prova i la seva durada.
- e) Els recursos de què, si escau, ha de disposar el promotor per dur a terme les proves.
- f) El règim de garanties per cobrir la seva eventual responsabilitat conforme al que preveu.
- g) La proposta de l'autoritat o autoritats de supervisió i la declaració expressa que, en cap cas, aquestes han d'assumir responsabilitat per l'incompliment per part de la persona promotora de les seves obligacions legals o contractuals.
- h) Les circumstàncies que poden donar lloc a la modificació del protocol, i el procediment per a la seva aprovació, que ha de comptar en tot cas, amb la conformitat de l'autoritat de supervisió.
- i) Si escau, clàusules de confidencialitat, així com disposicions, subjectes a la regulació específica, sobre els drets de propietat industrial i intel·lectual o secrets empresarials que es puguin veure afectats durant la realització de les proves.

3. En cas que les proves introduïdes quedin afectades per un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració dels riscos, cal establir aquesta avaluació i valoració, les mesures mitigadores i la identificació dels responsables d'aplicar-les, així com les condicions d'ús en cas que siguin necessàries. A més, l'aplicació correcta del mètode comú de seguretat l'ha de verificar, si escau, un organisme independent.

4. Al protocol s'estableixen totes les cauteles necessàries per garantir en cada prova un sistema específic de protecció dels participants que sigui proporcionat al nivell de risc del projecte, conforme als objectius que estableix la legislació vigent en matèria de protecció de dades i protecció de les persones usuàries de serveis de transport. A aquest efecte, el règim de garanties podria incloure una assegurança de responsabilitat civil, aval bancari, assegurança de caució o una altra d'equivalent, adequada a la naturalesa del projecte, d'acord amb el que preveu la secció 2a d'aquest capítol.

Així mateix, s'han d'establir totes les cauteles que siguin necessàries per garantir que la realització de les proves no afecti l'estabilitat i el funcionament normal del sistema de transports, serveis regulars ja establerts o a tercers no participants en les proves.

D'altra banda, queden identificats els elements que, pel fet de ser part d'informació confidencial, no hagin de ser objecte de publicació.

5. En la preparació del protocol, la Comissió de persones expertes en mobilitat pot suggerir modificacions en el projecte o oferir assessorament al promotor per facilitar l'adaptació del projecte a la normativa vigent en matèria de transport i mobilitat, i per concertar el règim de garanties adequat a la prova proposada, sense perjudici del que conclogui en l'informe final d'avaluació.

6. Amb caràcter previ a la determinació del contingut final del protocol, la Comissió de persones expertes en mobilitat sol·licita informe del Servei Jurídic del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, que es pronuncia sobre la seva conformitat a dret, i en particular, sobre la seva adequació a les normes reguladores d'aquest capítol.

7. Llevat de raons degudament justificades, la determinació final del contingut del protocol s'ha de produir en el termini màxim de tres mesos a comptar de la resolució d'admissió del projecte.

8. Després de la determinació final del protocol, l'Oficina atorga al promotor un termini de deu dies perquè comparegui a la seva signatura.

Transcorregut aquest termini sense haver-se subscrit el protocol, es produeix la caducitat del procediment, i s'arxiva. No obstant això, l'Oficina pot ampliar aquest termini d'acord amb el que disposa l'article 32 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Quan la caducitat sigui imputable al promotor, aquest no pot presentar nous projectes en el termini de dos anys des de la resolució de caducitat.

Article 69. *Inici de les proves.*

Un cop celebrat el protocol i demanat el consentiment informat d'acord amb el que preveu l'article 70, en el termini de sis mesos, han de començar les proves integrants del projecte pilot segons els termes recollits en aquest protocol. Aquest termini pot ser ampliat o reduït quan concorrin raons que justifiquin aquesta circumstància.

Secció 2a *Règim de garanties i protecció dels participants*

Article 70. *Consentiment informat i protecció de dades.*

1. Tot participant en una prova d'un projecte pilot autoritzat de conformitat amb aquest capítol ha de ser degudament informat de les condicions de la prova (avaluació i valoració dels riscos, així com les mesures mitigadores, les condicions i les restriccions d'ús i les persones responsables d'aplicar aquestes mesures i del desenvolupament de l'activitat com a projecte pilot en un espai controlat de proves) i ha de manifestar expressament el seu consentiment per participar lliurement en aquesta prova, emplenant el model específic que acompanya la sol·licitud del promotor. En la informació que es proporioni al participant s'ha de detallar la naturalesa de la prova, els eventuais riscos de participació en aquesta, el règim de responsabilitat regulat a l'article 72, i el règim de desistiment al qual es pot acollir, d'acord amb el que preveu el protocol i el que disposa l'article següent.

2. Tota la informació ha de ser posada a disposició, en qualsevol suport i per qualsevol mitjà que en garanteixi l'accés permanent, senzill i gratuït en tot moment pel participant, i permetre la manifestació del consentiment inequívoc pel participant.

3. Així mateix, a la documentació esmentada s'ha d'incorporar una clàusula sobre protecció de dades de caràcter personal on, de manera clara, accessible i adaptada a l'interessat, s'informa sobre el tractament de dades a dur a terme, i es fa referència específica als seus drets d'accés, rectificació, supressió, portabilitat, limitació o oposició al seu tractament.

Article 71. *Dret de desistiment.*

1. En qualsevol moment, un participant té dret a posar fi a la seva participació en una prova d'acord amb el règim de desistiment que preveu el protocol de proves o, en un altre cas, mitjançant una declaració expressa de voluntat en aquest sentit.

2. El desistiment d'un participant no genera en cap cas dret d'indemnització per al promotor de les proves.

Article 72. *Responsabilitat.*

1. Els danys personals i materials causats als participants com a conseqüència del desenvolupament de les proves, fins i tot els deguts a fallades tècniques o humanes, han de ser indemnitzats pel promotor d'acord amb el règim de garanties que s'hagi establert en el protocol quan es produeixin per un incompliment seu del protocol, es derivin de riscos no informats per ell o quan hi hagi culpa o negligència seva.

Així mateix, el promotor ha de respondre per les pèrdues patrimonials que siguin conseqüència directa dels danys materials i personals esmentats.

2. Als efectes del que preveu aquest article es presumeix, llevat de prova en contra, que els danys i perjudicis que pateixin els participants en el desenvolupament de les proves s'han produït com a conseqüència de la seva participació en aquestes.

No obstant això, no són rescabables els eventuais danys i perjudicis que pateixin els participants com a conseqüència de la interrupció o la finalització de les proves pel promotor pels motius que preveu l'article 75.

3. Els danys ocasionats a tercers aliens a l'espai controlat de proves han de ser indemnitzats d'acord amb el règim que preveu el protocol.

En cas de danys a tercers no coberts pel règim de garanties que preveu el protocol, han de ser indemnitzats pel promotor, en cas d'incompliment de les previsions d'aquest, o pel causant del dany, en un altre cas.

Quan la responsabilitat no es pugui imputar al promotor ni al causant del dany, es presumeix l'existència d'una concurrència de culpes entre el promotor, l'autoritat o les autoritats de supervisió involucrades i, si escau, el causant del dany. En aquest cas, la responsabilitat és solidària.

4. En cap cas el protocol pot preveure que el promotor sigui rescabalat per l'Administració dels danys o pèrdues patrimonials resultants de la seva participació a l'espai controlat de proves.

Article 73. *Garantia de confidencialitat.*

1. El protocol pot incloure clàusules de confidencialitat i secret empresarial, així com disposicions subjectes a regulació específica relatives als drets de propietat industrial i intel·lectual o secrets empresarials que puguin quedar afectats durant la realització de les proves.

2. Els membres de l'autoritat de supervisió i de l'Oficina que participin en la selecció, l'avaluació i el seguiment dels projectes pilot conforme a aquest capítol estan subjectes als deures de secret i discreció d'acord amb el que preveu l'article 53.12 del text refós de la Llei de l'Estatut bàsic de l'empleat públic aprovat pel Reial decret legislatiu 5/2015, de 30 d'octubre.

D'altra banda, els membres de la Comissió i els participants, així com la resta de persones professionals involucrades, queden subjectes als seus règims de secret professional respectius, si en tenen.

Article 74. *Seguiment de les proves.*

1. L'autoritat de supervisió que sigui designada responsable del seguiment de la prova segons el que preveu l'article 67, si ho considera necessari, pot designar una o diverses persones perquè duguin a terme el seguiment de les proves que integren el projecte pilot. Això s'entén sense perjudici del que disposa l'article 72 sobre la responsabilitat exclusiva del promotor pel compliment del que preveu aquesta Llei i la resta de normativa aplicable, així com dels termes del protocol de proves.

En cas que s'hagi designat més d'una autoritat supervisora, totes poden, si ho consideren necessari, designar una o diverses persones per fer-ne un seguiment més directe als efectes del que preveu aquest article.

2. Durant la realització de les proves s'estableix un diàleg continu entre el promotor i l'autoritat de supervisió, que pot emetre indicacions escrites a fi de complir el que disposa el protocol i aquesta Llei. Així mateix, l'autoritat de supervisió pot instar modificacions del protocol mitjançant un escrit motivat en què es raoni la necessitat d'aquestes modificacions per al bon desenvolupament de les proves i que, per fer-se efectiu, ha de tenir la conformitat del promotor.

3. Addicionalment, l'autoritat de supervisió del seguiment ha de verificar, en l'àmbit de les seves competències, l'aplicació del que disposa aquesta Llei i el protocol de proves corresponent. Amb aquesta finalitat pot demanar, puntualment o periòdicament, tota la informació que consideri pertinent i dur a terme inspeccions o altres accions dirigides al compliment d'aquesta llei i del protocol de proves.

4. L'incompliment del que disposa aquesta Llei o el protocol corresponent dona lloc a la interrupció de les proves d'acord amb el que preveu l'article 75 i, si escau, a la sanció corresponent d'acord amb el que disposa el títol VIII.

Article 75. *Interrupció de les proves.*

1. En qualsevol moment del desenvolupament de les proves, el projecte pilot en conjunt o qualsevol de les proves poden ser interromputs o donar-se per finalitzats motivadament per l'autoritat o autoritats de supervisió si s'incompleixen els termes i condicions del protocol que regeix la prova o qualsevol altra norma o regulació aplicable que no hagi estat exclosa o limitada pel protocol als efectes de l'espai controlat de les proves.

Així mateix, el projecte pilot o qualsevol de les proves es poden interrompre o donar per finalitzats motivadament en cas que l'autoritat o les autoritats de supervisió apreciïn manifestes deficiències o eventuais riscos per a la seguretat del sistema de transports i les seves infraestructures o la protecció als participants o de les persones usuàries d'altres serveis de transport o mobilitat.

En els supòsits que preveuen els paràgrafs anteriors, la resolució motivada d'interrupció o finalització del projecte pilot o de les proves posa fi a la via administrativa.

2. Els promotors poden interrompre o donar per finalitzats el projecte pilot o qualsevol de les proves per raons tècniques o per qualsevol altre motiu justificat que, comunicat a l'Oficina i traslladat per a la seva aprovació a l'autoritat o autoritats de supervisió, n'impedeixi la continuació o quan, d'acord amb el que preveu el protocol, hagin assolit els objectius fixats per a aquestes proves.

Secció 3a Finalització del projecte i efectes posteriors a l'execució de les proves

Article 76. Informes d'avaluació.

1. Una vegada concloses les proves i finalitzat el projecte d'acord amb el que estableix el protocol, el promotor ha d'elaborar, en el termini d'un mes, un informe final de resultat, en què s'avaluen els resultats de les diferents proves del conjunt del projecte pilot, incloent-hi totes les dades i la informació rellevants.

2. Al protocol s'estableix la informació mínima que per a cada projecte pilot ha de contenir aquest informe.

Aquest informe ha de ser lliurat a la Comissió de persones expertes en mobilitat que, comprovat que conté la informació mínima que estableix el protocol, en trasllada a l'autoritat o autoritats de supervisió que hagin intervingut en les proves. En cas que sigui necessari, l'informe ha de tornar al promotor a l'efecte d'esmena.

3. A la vista de l'informe final de resultat redactat pel promotor, l'autoritat o autoritats de supervisió han d'emetre, acordat de manera conjunta si són diverses, un informe d'avaluació on han d'analitzar el resultat econòmic, social, mediambiental i normatiu i ha d'incloure, entre d'altres, els aspectes següents:

- a) Valoració general del projecte i grau de compliment de les condicions del protocol.
- b) Anàlisi de la innovació en mobilitat aconseguida pel projecte pilot.
- c) Anàlisi del projecte en el marc regulatori, identificació de contradiccions o conflictes que, si escau, s'hagin advertit.
- d) Viabilitat de l'activitat proposada pel projecte pilot.
- e) Possibles conflictes amb altres interessats o titulars de drets.
- f) Impactes apreciables i previsibles sobre el mercat laboral.
- g) Impactes apreciables i previsibles sobre els serveis públics de mobilitat.

4. L'informe d'avaluació és remès per l'autoritat o les autoritats de supervisió a la Comissió d'Experts per a la determinació de la proposta de regulació d'acord amb el que assenyala l'article següent.

Article 77. Proposta de regulació.

1. Després del lliurament dels informes finals d'avaluació de les proves practicades, i a la vista dels resultats obtinguts, l'autoritat o autoritats de supervisió poden redactar una proposta de regulació.

La proposta de regulació pot consistir en una nova regulació, en una proposta de qualificació de l'activitat en el marc regulador vigent, en la proposta de modificació d'una norma vigent o en qualsevol altra iniciativa legislativa que es consideri oportuna.

2. Amb caràcter general, la proposta de regulació ha de ser tramesa a la Comissió de persones expertes en mobilitat perquè emeti un informe amb la seva opinió sobre això i procedeixin a remetre la proposta, el seu informe d'opinió i l'informe d'avaluació, a l'Oficina.

Això no obstant, en cas de discrepàncies en la formulació de la proposta, entre les diferents autoritats de supervisió intervinents, aquesta ha de ser elevada a la Comissió de persones expertes en mobilitat, que ha de ser qui adopti una redacció unificada sobre la base dels informes i propostes que els siguin remesos per les autoritats de supervisió.

L'Oficina ha d'analitzar la proposta de regulació rebuda i ha de remetre els esborranys de textos normatius, a l'autoritat o autoritats que consideri competents per raó de la matèria per donar el corresponent impuls a la proposta de regulació rebuda o, si més no, determinar l'oportunitat normativa de tramitar-la.

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

1. Els informes d'avaluació han de ser publicats a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, sense perjudici dels elements o referències que, per contenir informació confidencial, ser elements d'innovació o secret industrial, no puguin ser objecte de publicació.

2. El desenvolupament i el resultat de les proves regulades d'acord amb el que preveu aquest capítol s'han de tenir en compte als efectes del que preveu l'article 26.1 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, en el procediment d'elaboració de normes amb rang de llei i reglaments.

Cal valorar, en tot cas, el caràcter innovador del projecte i la seva incidència en el sistema de mobilitat i els objectius de sostenibilitat en l'exercici de la iniciativa legislativa i reglamentària i en l'avaluació normativa conforme al que preveuen els articles 129 i 130 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Article 79. *Proporcionalitat i prohibició de tracte discriminatori.*

1. Tota decisió que s'adopti per qualsevol dels òrgans o unitats administratives que intervinguin a l'espai controlat de proves, l'Oficina, les autoritats de supervisió i la Comissió de persones expertes en mobilitat han d'estar presidides pels principis de proporcionalitat, igualtat de tracte i no-discriminació.

En concret, en determinar el contingut del protocol de proves o de redactar la proposta de regulació, les autoritats han d'aplicar el principi de proporcionalitat i triar les mesures de seguretat i control administratiu menys restrictives per al ple desenvolupament del projecte pilot presentat pel promotor, i n'han de motivar la necessitat per a la protecció de l'interès públic, així com justificar-ne l'adequació per assolir els fins que es persegueixen.

2. L'Oficina, en l'exercici de les funcions que li són pròpies, la Comissió de persones expertes en mobilitat, en l'admissió de les sol·licituds i l'elaboració dels protocols, en la designació, la determinació i l'exercici de funcions per les autoritats de supervisió i, especialment, en la redacció dels informes resultat de l'espai controlat de proves, respecta estrictament el principi de no-discriminació, i dona sempre el mateix tracte i imposa sempre restriccions i limitacions similars a projectes d'innovació en la mobilitat idèntics o similars, sigui quin sigui el seu promotor.

3. L'accés a l'espai controlat de proves no pot suposar cap privilegi o avantatge respecte als promotors que no decideixin fer servir aquesta via per a la innovació.

Secció 4a Comissió de persones expertes en mobilitat

Article 80. *Comissió de persones expertes en mobilitat.*

1. En l'exercici de les seves competències l'Oficina configura la Comissió de Persones Expertes de l'espai controlat de proves per a la mobilitat.

Per això, es disposa d'una Borsa de persones expertes seleccionades per l'Oficina d'on es tria les persones professionals més adequades per a cada projecte en relació amb la matèria i les característiques d'aquest. La selecció ha de respectar els principis d'independència, responsabilitat i coneixement específic del sector.

2. La seva composició, que és variable en funció de les característiques del projecte i la disponibilitat d'aquestes persones expertes, ha de disposar, com a mínim, de la persona titular de l'Oficina, que ha d'ostentar la seva presidència, i, almenys, amb quatre persones professionals de reconegut prestigi especialistes en la matèria concreta del projecte, entre les quals ha de figurar almenys una persona experta jurista, que ha de ser designada per la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

Adicionalment, quan l'àmbit territorial o competencial del projecte així ho requereixi, es poden incorporar a la Comissió altres persones en representació de l'Administració General de l'Estat, de les comunitats autònomes o de les entitats locals, en els termes fixats al conveni a què fa referència l'article 63 o que siguin acordades en cada cas, amb veu, però sense vot.

3. La Comissió de persones expertes en mobilitat ha de desenvolupar les funcions que li han estat atribuïdes en aquest capítol en relació amb l'espai controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat.

CAPÍTOL II

Vehicle automatitzat

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

Les administracions públiques, en les seves actuacions de regulació i promoció de la introducció progressiva dels vehicles automatitzats en el sistema de transports, ho fan d'acord amb els principis següents:

- a) Seguretat física de la mobilitat i seguretat davant d'atacs a través de sistemes informàtics i ciberseguretat.
- b) Sostenibilitat ambiental i eficiència del sistema de transports.
- c) Bona regulació, aprofitant l'experiència acumulada per a la seva millora contínua, així com la dels procediments de gestió i manteniment de les infraestructures digital i física.
- d) Protecció dels drets de les persones en el desenvolupament d'aquesta tecnologia i de les dades, per assegurar que sigui inclusiva, accessible, i no discriminatòria per raó de naixement, raça, sexe, religió, opinió o qualsevol altra condició o circumstància personal o social.
- e) Foment de la col·laboració publicoprivada en la regulació i el disseny del desplegament d'aquesta tecnologia, i atenent, sempre, les necessitats de mobilitat dels ciutadans i ciutadanes.
- f) Coordinació entre administracions per a l'operabilitat del vehicle automatitzat entre les diferents xarxes d'infraestructura.

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

1. Es crea l'Oficina per a la Facilitació de Proves de Vehicles Automatitzats en Vies Públiques (OFVA) amb l'objectiu de constituir una finestra única perquè els interessats a dur a terme proves amb vehicles automatitzats en vies públiques o d'ús comú puguin:

- a) Accedir a la informació sobre els procediments necessaris per efectuar les proves en vies públiques.
- b) Dur a terme els tràmits preceptius que es requereixin per a les proves, incloent-hi les declaracions, notificacions o sol·licituds necessàries per obtenir una autorització.
- c) Conèixer l'estat de tramitació de les sol·licituds en què tinguin la condició d'interessat i rebre la notificació corresponent dels actes de tràmit preceptius i la seva resolució per l'òrgan administratiu competent.

Les administracions públiques, en funció de les seves competències, han de facilitar a l'OFVA la informació i els tràmits necessaris perquè els sol·licitants puguin obtenir-hi totes les autoritzacions necessàries per a la realització de la prova.

2. La gestió de les autoritzacions necessàries per a la realització de proves a les vies públiques es fa pels interessats a través de l'OFVA, o per les vies formals habilitades

a aquest efecte per les administracions competents en funció de l'abast de la prova que cal dur a terme.

3. L'OFVA és desenvolupada i gestionada per la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior, en els termes en què s'estableixi per reglament, sense perjudici de les competències que tenen les comunitats autònomes en matèria de trànsit.

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

Les sol·licituds de proves o operació per a serveis prestats amb vehicles automatitzats tenen preferència a l'hora d'accedir a un espai controlat de proves segons la regulació que s'estableix al capítol I del títol V d'aquesta Llei.

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

Els òrgans competents per a la regulació de les autoritzacions habilitants per a la realització de transport de persones o mercaderies per carretera han d'adequar, si escau, els requisits i les condicions per habilitar l'ús de vehicles automatitzats en el transport.

CAPÍTOL III

Digitalització i dades obertes

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

1. Els participants en la provisió de serveis de transport de persones i de mobilitat a qualsevol part del territori nacional, com ara operadors de transport de persones, autoritats de transport i proveïdors de serveis de mobilitat, garanteixen la disponibilitat de les dades sobre serveis de transport i mobilitat definits a l'annex I d'aquesta Llei que es trobin en suport digital, de forma gratuïta, no discriminatòria i actualitzada. La provisió de les dades es du a terme en mode estandarditzat, accessible i interoperable, amb les característiques i mitjançant el sistema d'accés definit a l'annex I d'aquesta Llei, que pot ser actualitzat per ordre ministerial de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. En cas que una part o la totalitat de les dades de l'apartat 1.c de l'annex I sobre serveis de transport i mobilitat no es trobin en suport digital, els agents que participen en la provisió de serveis de transport de persones i de mobilitat han de dur a terme les mesures oportunes per garantir-ne l'accés per via electrònica i en suport digital en les condicions que estableix l'apartat anterior, amb anterioritat a l'1 de gener de 2027.

3. Les administracions públiques han de promoure la gestió, l'oferiment i l'accés digital de les dades de serveis de transport i mobilitat en suport digital, i garantir-ne l'accés i l'actualització, per a la qual cosa es poden sustentar en plans i instruments d'ajuda a la digitalització i respectar la confidencialitat i el secret empresarial.

4. Els agents que participen en la provisió de serveis de transport i mobilitat han de proporcionar al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible la informació necessària per accedir a les dades requerides, d'acord amb el sistema d'accés que preveu l'annex I, sense perjudici de les obligacions addicionals que es puguin establir a través de les declaracions d'obligacions de servei públic o dels contractes de servei públic per als prestadors d'aquest tipus de serveis.

5. La informació proporcionada sempre ha d'estar actualitzada.

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

1. Els gestors d'infraestructures de transport, operadors d'infraestructures de transport, i gestors d'altres infraestructures i equipaments al servei del transport i la

mobilitat que exerceixin activitat relacionada amb el transport de persones i la mobilitat a qualsevol part del territori nacional, garanteixen la disponibilitat de les dades de les seves infraestructures i equipaments que estableix l'annex I d'aquesta Llei que estiguin digitalitzats, de forma gratuïta i actualitzada. La provisió de les dades es du a terme en mode estandarditzat, accessible i interoperable, amb les característiques i mitjançant el sistema d'accés definit a l'annex I d'aquesta Llei.

2. En cas que una part o la totalitat de les dades de l'apartat 3.c de l'annex I sobre infraestructures i equipaments al servei del transport no es trobin en suport digital, els gestors d'infraestructures de transport, operadors d'infraestructures de transport i els gestors d'altres infraestructures i equipaments al servei del transport i la mobilitat que exerceixin activitat relacionada amb el transport de persones i la mobilitat en qualsevol part del territori nacional han de dur a terme les mesures oportunes per garantir-ne l'accés per via electrònica i en suport digital en les condicions que estableix l'apartat anterior, amb anterioritat a l'1 de gener de 2027.

3. Les administracions públiques han de promoure la digitalització de les dades de les infraestructures de transport la gestió de les quals sigui de la seva competència. Així mateix, les administracions públiques poden promoure la digitalització d'altres infraestructures de transport diferents de les anteriors, i d'altres infraestructures i equipaments al servei del transport i la mobilitat, a través de plans i instruments d'ajut a la digitalització.

4. Els gestors d'infraestructures de transport, operadors d'infraestructures de transport, i gestors d'altres equipaments al servei del transport i la mobilitat que exerceixin activitat relacionada amb el transport de persones i la mobilitat en qualsevol part del territori nacional proporcionen al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i a les administracions públiques competents en matèria de transports i mobilitat sostenible la informació necessària per a l'accés a les dades requerides, d'acord amb el sistema d'accés que preveu l'annex I d'aquesta Llei.

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

L'annex I d'aquesta Llei i els terminis que estableixen els articles 85 i 86 poden ser modificats per ordre ministerial de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per adequar-los a l'evolució de la digitalització del transport i mobilitat i de la tecnologia.

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

1. Per complir compliment a la normativa europea en matèria de Xarxa Transeuropea de Transport i finançament europeu, així com a les obligacions derivades de la publicació de conjunts de dades d'alt valor, els titulars o gestors de les infraestructures afectades per aquestes normatives garanteixen la disponibilitat per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible de les dades que corresponen a la seva comesa.

2. La provisió de les dades al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible es du a terme de manera gratuïta, accessible i interoperable, amb les característiques i segons la metodologia que estableixi normativa europea, que pot ser complementada mitjançant resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible com a entitat responsable de la comunicació d'aquestes dades a la Comissió Europea.

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

1. Les administracions públiques han de fer públiques i fàcilment accessibles les dades estadístiques rellevants relacionades amb el transport i la mobilitat i el seu

impacte sobre la seguretat i la sostenibilitat, tenint en compte la legislació vigent sobre transparència i protecció de dades, reutilització de la informació del sector públic, governança de la dada, així com les provisions relatives pel que fa al secret estadístic.

Aquestes dades es proporcionen de manera desagregada per sexe i edat per facilitar el coneixement de les diferents necessitats de dones i homes quant a la mobilitat i la utilització d'espais, infraestructures i serveis.

2. En compliment del que estableix la normativa estadística nacional i europea, les dades, els arxius de dades, les metadades i els directoris d'utilitat estadística relatius a transport i mobilitat que calguin per a l'elaboració d'estadístiques estan a disposició de l'Institut Nacional d'Estadística, dels serveis estadístics dels departaments ministerials i dels òrgans centrals d'estadística de les comunitats autònomes quan aquests les sol·licitin per al desenvolupament dels seus plans i programes estadístics.

La recollida de dades rellevants relacionades amb el transport i la mobilitat amb fins estadístiques s'inclou dins del Pla estadístic nacional o dins dels plans estadístics autonòmics i té la consideració d'estadístiques per a fins estatals i per a fins autonòmics, respectivament.

Article 90. Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal i altres portals de dades de transports i mobilitat del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

1. La informació comunicada al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en el marc de l'acció prioritària «Subministrament de serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals a tota la Unió», que preveu la lletra a) de l'article 3 de la Directiva 2010/40/UE, per la qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport, sempre que reuneixi els requisits mínims de qualitat necessaris per a la seva incorporació, es posa a disposició del públic de manera integrada a través d'una única plataforma nacional, denominada Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal. Aquesta informació s'ha d'aportar en, almenys, idioma castellà, sense perjudici que es pugui aportar també a la resta de llengües oficials de les comunitats autònomes.

2. L'accés al Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal i a altres dades de transports i mobilitat disponibles en altres portals del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible és, com a norma general, lliure i gratuït per a les persones usuàries, sense perjudici que, mitjançant una ordre ministerial, es puguin establir preus públics per a l'accés a la informació en supòsits específics, com ara en el cas que un mateix usuari faci una sol·licitud massiva o reiterada de dades que impliqui una assignació de recursos superior a l'habitual o en el cas que el volum de les dades facilitades així ho justifiqui.

3. La informació del Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal ha de nodrir, així mateix, l'Espai Integral de Dades de Mobilitat (EDIM) a l'àrea relativa a la caracterització dels serveis de transport i mobilitat de persones.

Article 91. Ús de dades sobre el transport i la mobilitat.

1. La prestació de serveis a la ciutadania on s'utilitzin dades sobre transport i mobilitat del Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal s'ha de fer de manera justa, neutra, imparcial, no discriminatòria i transparent.

2. En el termini de dotze mesos després de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, ha de desplegar reglamentàriament la manera d'utilitzar les dades del Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal.

3. Les dades obertes generades així s'han de fer accessibles a través del Catàleg Nacional d'Informació Pública mantingut per l'Administració General de l'Estat.

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

1. Les administracions públiques han de fomentar la implantació d'aplicacions de mobilitat com a servei i de sistemes integrats d'informació i venda per al sistema de transports públic i, si escau, els serveis de mobilitat, i prioritzar els serveis de mobilitat quotidiana. Aquestes aplicacions i sistemes han d'incorporar així mateix la informació en temps real disponible sobre retards, incidències i cancel·lacions dels serveis de transport públic i els serveis de mobilitat.

2. En el marc del Sistema General de Mobilitat Sostenible, s'ha d'elaborar i aprovar per part del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible un pla per a la implementació d'aquests sistemes integrats d'informació i venda, fomentant les solucions que resultin interoperables.

3. Les aplicacions de mobilitat que es dissenyin han de donar compliment a la normativa sobre condicions bàsiques per a l'accés de les persones amb discapacitat a les tecnologies, productes i serveis relacionats amb la societat de la informació i mitjans de comunicació social.

4. Les condicions que defineixen els acords tècnics i financers entre els serveis de transport de passatgers i els proveïdors independents de bitllets de transport multimodals digitals han de ser raonables, justes, transparents i proporcionades.

5. En el termini de dotze mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, ha de desplegar reglamentàriament les condicions descrites a l'apartat 4 anterior, així com les potestats de supervisió i resolució de conflictes a aquest efecte, que corresponen a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

CAPÍTOL IV

Necessitats formatives del sector productiu del transport i la mobilitat

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

1. En el marc del Sistema General de Mobilitat Sostenible, i com una de les seccions del Consell Superior de Mobilitat Sostenible, es constitueix la Secció Transversal de Formació i Capacitació, que desenvolupa una funció permanent de prospecció i detecció de necessitats formatives del sistema productiu vinculat a la mobilitat i al transport, amb la finalitat de proporcionar respostes efectives a les necessitats de formació i de requalificació de la població activa, i d'anticipar-se als canvis i respondre a la demanda de mà d'obra qualificada que es pugui produir, i contribueix així al desenvolupament professional i personal de les persones treballadores i a la competitivitat de les empreses.

2. La Secció Transversal de Formació i Capacitació té la composició que es determini per reglament i compta, en tot cas, amb la participació de representants de les comunitats autònomes i amb la participació dels agents socials.

3. En tot cas, corresponen a aquesta secció les actuacions següents:

a) Anàlisi de la situació de la Formació Professional Dual i de la Menció Dual en els ensenyaments universitaris oficials en l'àmbit del transport i la mobilitat i propostes de millora per al seu funcionament.

b) La identificació de les mancances i necessitats formatives concretes de les persones treballadores, a partir d'una anàlisi del seu perfil professional, de manera que puguin adquirir les competències necessàries per, sota els criteris de la transició justa, evitar els desajustos amb els requeriments del sistema productiu, així com la identificació de les figures formatives a través de les quals s'haurien de canalitzar aquestes necessitats.

c) La detecció periòdica de les necessitats d'adaptació dels programes formatius a la societat, l'ocupació i de l'economia en general i en concret als aspectes relatius a la mobilitat segura, sostenible i connectada, per adequar-los als avenços del coneixement, així com als canvis i noves exigències del seu àmbit local, de la societat espanyola i del context europeu i internacional.

d) L'elaboració d'un informe biennal que ha de recollir, almenys, la identificació de les ocupacions amb millors perspectives d'ocupació, les necessitats formatives de les persones treballadores i autònoms i les recomanacions concretes, que poden ser referents de la programació de l'oferta formativa adreçada a les persones treballadores ocupades i aturades.

e) El foment de l'adopció de mesures que ajudin a promoure un canvi en la cultura empresarial per afavorir una participació més equilibrada d'homes i dones en el sector del transport, com ara introduir obligacions en matèria d'igualtat a les empreses, impulsar el coneixement en matèria d'inclusió i accessibilitat universal, fer cursos de formació sobre igualtat en els equips directius, auditories de gènere, polítiques de conciliació i corresponsabilitat.

f) L'elaboració d'un pla de formació sobre mobilitat accessible.

g) Promoure l'adaptació de la formació a la realitat del sector, fomentant un model que doni suport a les necessitats de les persones treballadores.

4. Els resultats de les activitats assenyalades anteriorment s'han de sotmetre a informe del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i s'han de remetre al Ministeri de Treball i Economia Social, al Ministeri d'Educació, Formació Professional i Esports i al Ministeri de Ciència, Innovació i Universitats, per a la seva consideració.

TÍTOL VI

Millora de la competitivitat en el transport de mercaderies i la logística

Article 94. Transport de mercaderies.

El transport de mercaderies és un servei públic essencial per a la societat, a causa de la seva rellevància en el sosteniment de l'activitat econòmica i en la satisfacció de les necessitats de la ciutadania, i és obligació de les administracions garantir-ne l'eficàcia i la continuïtat en condicions que minimitzin els impactes negatius sobre el clima, medi ambient i la salut de les persones tant pel que fa a la logística de distribució com a la cadena de subministrament i al proveïment de productes bàsics a la ciutadania.

En relació amb el transport de mercaderies s'han de tenir en compte els mecanismes de compensació necessaris per als territoris insulars i extrapeninsulars, a fi de pal·liar el desavantatge per a la competitivitat de les empreses d'aquests territoris que suposa la seva dependència del transport aeri i marítim.

Article 95. Zones d'estacionament segures i protegides.

Les administracions públiques competents han de vetllar per la instal·lació correcta de zones d'estacionament segures i protegides per al transport de mercaderies per carretera amb l'objectiu de contribuir a la millora de la seguretat dels professionals del transport i de les mercaderies, així com a la seguretat viària de la resta d'usuaris de la carretera. La instal·lació esmentada s'ha de fer conforme a la normativa comunitària i nacional vigent i en col·laboració amb la resta d'organismes i administracions públiques.

Article 96. Zones d'estacionament segures i protegides per a vehicles pesants de mercaderies.

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en coordinació amb les comunitats autònomes du a terme un estudi d'abast nacional per seleccionar els trams de la Xarxa de Carreteres d'alta intensitat viària que requereixen la construcció,

l'adequació o la reserva de sòl per donar serveis d'aparcament segur. Les ubicacions de les àrees d'estacionament de vehicles pesants de mercaderies que actualment s'utilitzen de manera habitual pels conductors d'aquests vehicles formen part d'aquest estudi.

2. A partir de les conclusions de l'estudi esmentat al punt anterior, es du a terme la selecció i la conversió, si escau, d'aparcaments de vialitat hivernal gestionats pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible perquè serveixin com a aparcaments segurs, en la mesura que els usos siguin compatibles.

3. S'han d'establir les directrius per a l'explotació viable d'aquests estacionaments a la xarxa d'interès general (fórmules públic i/o privades).

Article 97. *Nodes logístics d'importància estratègica estatal.*

1. Tenen la consideració de nodes logístics d'importància estratègica estatal els que vertebren la xarxa de terminals intermodals i logístiques del país, i consideren el volum de càrrega que gestionen, la seva localització territorial ja sigui peninsular, insular o de regió ultraperifèrica, la seva dimensió internacional o el seu alt potencial per al desenvolupament del sistema logístic i de transports d'Espanya.

2. Pot declarar-se node logístic d'importància estratègica estatal el que es trobi en servei o en fase de projecte o ampliació i que compleixi, almenys, amb les característiques següents:

a) Que hagi estat declarat d'interès general d'acord amb la normativa sectorial d'aplicació d'àmbit estatal.

b) Que disposi de la infraestructura adequada perquè es realitzi transferència modal de mercaderies.

c) Que, amb independència del seu model de gestió, estigui obert a tots els operadors de forma no discriminatòria.

d) Que l'intercanvi de mercaderies que s'hi dugui a terme sigui significatiu o la seva localització sigui estratègica, en els termes en què s'estableixi reglamentàriament.

e) Que compleixin els llindars i els criteris de rendibilitat que es determinin reglamentàriament.

3. La declaració de node logístic d'importància estratègica estatal s'ha de dur a terme mitjançant acord de Consell de Ministres, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. Els nodes logístics portuaris d'importància estratègica estatal han de tenir, a més, caràcter prioritari a l'efecte de la planificació i desenvolupament de la xarxa elèctrica per poder fer front a les obligacions i objectius d'electrificació de les activitats que s'hi desenvolupin, en particular, pel que fa al compliment de les obligacions que deriven del Reglament (UE) 2023/1804 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, relatiu al desplegament d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE, així com en el Reglament (UE) 2023/1805 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, relatiu a l'ús de combustibles renovables i combustibles hipocarbònics en el transport marítim i pel qual es modifica la Directiva 2009/16/CE.

Article 98. *Nodes logístics d'interès autonòmic.*

Les comunitats autònomes poden establir les condicions que han de regir la declaració de nodes logístics d'interès autonòmic i declarar els que compleixin aquests criteris.

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

1. A través dels mecanismes que estableix el Sistema General de Mobilitat Sostenible, les administracions públiques han de col·laborar per facilitar la implantació

progressiva i coordinada d'una xarxa de nodes logístics jerarquitzats, intermodals i digitalitzats que permetin una millora de l'eficiència de les cadenes logístiques.

2. Dins del Pla de treball quadriennal del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible a què fa referència l'article 10, s'ha d'incloure l'elaboració i l'actualització d'un catàleg de nodes logístics intermodals, incloent-hi els serveis que s'hi presten. Aquest catàleg ha de recollir almenys els nodes logístics d'importància estratègica i els nodes logístics d'interès autonòmic que s'hagin declarat.

TÍTOL VII

Participació pública i transparència

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

1. Els plans, programes, estratègies, instruments i disposicions de caràcter general que s'adoptin en matèria de mobilitat s'han de dur a terme sota fórmules obertes que garanteixin la participació dels agents socials i econòmics interessats i de la ciutadania, en general, mitjançant els canals de comunicació, informació i difusió que resultin més apropiats, d'acord amb els instruments que preveu la normativa vigent i sense perjudici de la confidencialitat i el secret empresarial dels participants quan legalment escaigui. Aquesta participació s'ha de dur a terme tenint en compte la perspectiva de gènere.

2. Està subjecta a publicitat activa l'acció de les administracions públiques en les matèries regulades en aquesta Llei, en els termes que preveu la legislació que regula la transparència, accés a la informació pública i bon govern, així com en aquest títol.

Article 101. *Transparència.*

1. De manera addicional al que estableix l'article 13 relatiu a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de desenvolupar i mantenir actualitzada una pàgina web que ha de contenir, en formats oberts i accessibles, tota la informació que preveu aquesta Llei, amb una atenció especial a la difusió de material divulgatiu.

2. La pàgina web ha de contenir informació relativa a:

a) Les dades i els criteris de planificació de les infraestructures a què fa referència l'article 49, a més de l'impacte previst després de la posada en servei en reducció de temps, desenvolupament econòmic i cohesió territorial.

b) Informació relativa al desenvolupament de les obres d'infraestructures de transport que es troben en construcció.

c) Anàlisis *ex post* a què fa referència l'article 50.

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

1. Amb la periodicitat quadriennal, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'eleva al Consell de Ministres, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, un informe d'activitat en matèria de polítiques públiques de mobilitat i transport per a la seva presa de raó.

2. En els àmbits en què estiguin afectats, en l'elaboració de l'informe hi han de participar el Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i el Consell Superior de Mobilitat Sostenible. Hi poden participar altres ministeris quan així es consideri convenient.

En tot cas, l'informe d'activitat ha de ser sotmès a informe del Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

3. L'informe ha d'incloure, almenys, el contingut següent:

a) Memòria d'activitats i funcionament del Sistema General de Mobilitat Sostenible.

b) Situació, avenços i propostes en relació amb l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM).

c) En relació amb les inversions en infraestructures estatals del transport:

1r Relació d'obres licitades durant l'any anterior, amb els resultats de les anàlisis de rendibilitat econòmica, social, ambiental i, si escau, financera, de l'article 50.

2n Relació de projectes que han estat objecte d'excepció sobre la base del que estableix l'article 53.

3r Resum de les principals conclusions de les anàlisis *ex post* dutes a terme l'any anterior a què fa referència l'article 50.

d) En relació amb les obligacions de servei públic en transports de competència estatal: situació, seguiment i modificacions dutes a terme en els quatre anys corresponents a l'informe.

e) Valors dels indicadors recollits al DOMOS i anàlisi del compliment d'objectius.

f) Disposicions normatives i instruments de planificació aprovats pel conjunt de les administracions en matèria de mobilitat i transports.

g) Qualsevol altre contingut que s'acordi en el marc del Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible.

4. L'informe d'activitat, després de la presa de raó del Consell de Ministres, s'ha de trametre al Congrés i al Senat i s'ha de publicar a la web del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

TÍTOL VIII

Règim sancionador

Article 103. *Concepte i classificació.*

1. Constitueixen infraccions administratives les accions o omissions dels diferents subjectes responsables tipificades i sancionades de conformitat amb aquest títol.

2. Les infraccions de la present llei es classifiquen en greus i lleus amb subjecció als criteris que s'indiquen als articles següents.

3. Les infraccions lleus han de ser tipificades i sancionades com a greus quan l'infractor hagi estat sancionat per dues lleus més que siguin fermes en via administrativa dins del període d'un any.

Article 104. *Subjectes responsables.*

Són subjectes responsables de la infracció les persones físiques o jurídiques que incorrin en les accions o omissions tipificades com a infracció en aquesta llei i, en particular:

a) En els supòsits d'infraccions en matèria de subministrament de dades a l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), els operadors de transport, gestors d'infraestructura i els centres de treball amb més de 200 persones treballadores o 100 per torn obligats a subministrar dades als serveis competents de l'EDIM.

b) En els supòsits d'infraccions en matèria de plans de mobilitat sostenible, les empreses amb més de 200 persones treballadores o 100 per torn.

c) En els supòsits d'infraccions en matèria del règim de participació a l'espai controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat, els promotors.

d) En els supòsits d'infraccions de dades obertes d'infraestructures de transport, els gestors o els operadors d'infraestructures de transport.

Article 105. *Infraccions greus.*

Són infraccions greus:

1. Infraccions en matèria de subministrament de dades a l'EDIM:
 - a) El subministrament de dades falses als serveis competents de l'EDIM.
 - b) No enviar les dades requerides de manera reiterada, quan hi hagi obligació de subministrar-les.
 - c) La utilització per a finalitats diferents de subministrament de dades a l'EDIM de les dades personals obtingudes directament per part dels operadors de transport, gestors d'infraestructura i centres d'activitat. En aquest cas, el procediment sancionador ha de ser el que estableix la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals per l'òrgan competent en matèria de protecció de dades personals.
2. Infraccions en matèria del règim de participació a l'espai controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat:
 - a) L'inici de proves d'un projecte sense la cobertura formal d'admissió favorable.
 - b) La utilització per a finalitats diferents del projecte de les dades personals dels participants obtingudes directament pels promotors. En aquest cas, el procediment sancionador ha de ser el que estableix la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals per l'òrgan competent en matèria de protecció de dades personals.
 - c) L'incompliment de contractació d'una assegurança de responsabilitat civil, aval bancari, assegurança de caució o una altra d'equivalent en els casos requerits.

Article 106. *Infraccions lleus.*

Són infraccions lleus:

1. Infraccions en matèria de subministrament de dades a l'EDIM:
 - a) La no remissió o el retard en l'enviament de les dades que siguin requerides per raons d'interès general, quan es produeixi un perjudici greu per al servei.
 - b) L'enviament de dades incompletes o inexactes quan siguin requerides per raons d'interès general i la seva tramesa, quan es produeixi un perjudici greu per al servei.
2. Infraccions en matèria dels plans de mobilitat sostenible:
 - a) L'incompliment de l'obligació de disposar dels plans de mobilitat sostenible a la feina en el termini a què fa referència l'article 26, quan amb això es produeixi un perjudici per al sistema de mobilitat.
 - b) L'incompliment de l'obligació d'elaborar un informe de seguiment sobre el nivell d'implantació de les actuacions i les mesures del pla en els terminis a què fa referència l'article 26, quan amb això es produeixi un perjudici per a sistema de mobilitat.
3. Infraccions en matèria del règim de participació a l'espai controlat de proves per a projectes pilot de mobilitat:
 - a) La falta de consentiment informat del participant en una prova d'un projecte pilot autoritzat.
 - b) L'omissió total d'informació que s'ha de proporcionar al participant.
 - c) L'incompliment dels termes i condicions del projecte.
 - d) L'omissió parcial d'informació que s'ha de proporcionar al participant, quan se li ocasioni un perjudici.

4. Infraccions de dades obertes d'infraestructures de transport, gestors o operadors d'infraestructures de transport:

L'incompliment de disponibilitat de forma gratuïta, actualitzada i digital, de les dades de les seves infraestructures i equipaments, quan es causi un perjudici al sistema.

Article 107. *Import de les sancions.*

1. Les infraccions greus són sancionades amb multes de 2.001 a 6.000 euros.
2. Les infraccions lleus són sancionades amb multes de 101 a 2.000 euros.
3. La quantia de les sancions que estableixen els apartats anteriors es gradua atenent, en cada cas, la pròpia gravetat de la infracció, la naturalesa dels danys i perjudicis causats i la conducta anterior dels infractors.

Article 108. *Prescripció de les infraccions.*

1. Les infraccions greus han de prescriure als tres anys i les lleus, als sis mesos.
2. El termini de prescripció de les infraccions es comença a comptar des del dia en què la infracció s'hagi comès. En cas d'infraccions continuades o permanents, el termini comença a córrer des que va finalitzar la conducta infractora.
3. La prescripció s'interromp per la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment sancionador, i s'ha de reiniciar el termini si l'expedient romangués paralitzat durant més de sis mesos per causa no imputable al presumpte infractor.

Article 109. *Prescripció de les sancions.*

1. Les sancions imposades per infraccions greus prescriuen als tres anys, i les imposades per infraccions lleus, als sis mesos.
2. El termini de prescripció comença a comptar-se des de l'endemà del dia en què adquireix fermesa la resolució per la qual s'imposi la sanció.
3. La prescripció s'interromp per la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment d'execució, i torna a transcórrer el termini si està paralitzat durant més de sis mesos per causa no imputable a l'infractor.

Article 110. *Competència i procediment sancionador.*

1. La competència per a la imposició de les sancions correspon a la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible per a les infraccions lleus i greus.
2. El procediment d'instrucció i imposició de sancions es regeix pel que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

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

1. El Consell Assessor és l'òrgan col·legiat ministerial adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i dependent directament del titular del Departament que té com a objectiu orientar sobre les actuacions que són competència del Departament i específicament en matèria de planificació.

Les seves funcions han d'incloure les prescrites per a aquest òrgan a les Lleis 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres i 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, així com les que es recullen en aquesta Llei i les que es determinin a l'ordre ministerial que ho reguli.

2. El Consell Assessor està integrat per experts i persones professionals independents de reconegut prestigi en camps afins del coneixement, amb responsabilitats actuals o passades en l'àmbit acadèmic i universitari, en institucions

col·legials, associacions d'un altre tipus o el sector empresarial, nomenades per la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per un període de cinc anys, renovable només una vegada per un període similar.

3. El Consell Assessor es constitueix a partir del grup de treball homònim existent, en manté les funcions, i el règim de funcionament es regula mitjançant ordre ministerial.

4. Aquest òrgan col·legiat és d'acord amb el que estableix la secció tercera «Òrgans col·legiats de les diferents administracions públiques» del capítol II de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

El Ministeri ha de facilitar els mitjans personals i materials necessaris per al funcionament del Consell. Els seus membres no perceben cap remuneració per l'exercici de les seves funcions. El cost de funcionament és atès amb càrrec als crèdits existents al Ministeri, sense que sigui necessari l'increment de la seva dotació global. Les mesures incloses en aquesta disposició no poden suposar un increment de dotacions ni de retribucions ni d'altres despeses de personal.

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

En el termini de divuit mesos després de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Consell de Ministres ha d'aprovar el primer DOMOS.

Disposició addicional tercera. Sendes indicatives.

1. En desplegament de l'article 15, en el contingut mínim del Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible, els ministeris de Transports i Mobilitat Sostenible i per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, inclouen els valors anuals que configuren les sendes i les fites temporals indicatives del sector del transport en consum d'energies, emissions de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants atmosfèrics, i altres variables de mobilitat, com a contribució al compliment dels objectius nacionals en aquestes matèries.

Per fer-ho, s'ha d'usar l'escenari objectiu dels Plans Nacionals Integrats d'Energia i Clima i dels Programes Nacionals de Control de la Contaminació Atmosfèrica i les actualitzacions biennals de les estimacions a futur de les emissions i absorcions de gasos d'efecte hivernacle i altres contaminants atmosfèrics que s'elaboren en el marc del Sistema Espanyol d'Inventari i Projeccions, de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, i de les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut sobre els nivells d'emissió.

2. Els objectius, sendes i fites quantitatives i qualitatives de caràcter indicatiu inclosos a l'avantprojecte de DOMOS han de ser informats pel Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible i el Consell Superior de mobilitat Sostenible, amb caràcter previ al sotmetiment de l'avantprojecte a informació pública.

3. Les sendes i les fites han d'orientar la planificació sectorial i la definició de polítiques per part de les administracions públiques, i són la referència per a l'establiment d'indicadors sota l'article 17 i l'avaluació del nivell de compliment dels objectius en matèria d'energia i clima.

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

1. El Govern ha de disposar d'un Pla estratègic per a la sostenibilitat del transport aeri a Espanya, l'elaboració, el seguiment i l'actualització del qual correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. Aquest Pla és coherent i coordinat amb les iniciatives europees i internacionals en la matèria i aborda la sostenibilitat al sector des d'un punt de vista integral, analitzant almenys el seu impacte climàtic, les emissions de gasos d'efecte hivernacle, partícules i altres contaminants a l'atmosfera, les emissions acústiques i la protecció de la biodiversitat en la biodiversitat en els entorns aeroportuaris.

3. El Pla estableix mesures concretes per a la consecució dels objectius fixats a escala internacional a curt, mitjà i llarg termini. Per això es considera la contribució de cadascun dels actors principals de la cadena de valor del sector en els àmbits de la navegació aèria, la gestió de les infraestructures aeroportuàries, i els operadors d'aeronaus i empreses de serveis auxiliars la contribució al sector dels quals sigui rellevant, prèvia consulta a les entitats de la societat civil de referència pel que fa a sostenibilitat en el transport aeri. Així mateix, defineix els criteris i indicadors que cal tenir en compte per fer-ne el seguiment i analitzar-ne l'evolució de manera que se'n pugui avaluar l'efectivitat.

4. Correspon al Consell de Ministres l'aprovació del Pla estratègic per a la sostenibilitat del transport aeri a Espanya, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'informe previ de la CDGAE (Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics).

Disposició addicional cinquena. *Resposta davant d'episodis d'alta contaminació.*

1. A fi de garantir una resposta urgent davant de situacions episòdiques d'alta contaminació en què les activitats que s'executen a les infraestructures de transport de competència estatal que poguessin tenir una contribució significativa, els gestors de les infraestructures i les autoritats estatals competents per adoptar mesures en relació amb les activitats que s'executen en les infraestructures d'interès general han de disposar d'un protocol d'actuació que prevegi, en el marc de les seves competències, les mesures que podrien adoptar i implementar a curt termini amb la finalitat de reduir les emissions i contribuir a posar fi a la situació que va provocar la situació d'alta contaminació, en col·laboració amb l'autoritat ambiental competent. Aquests protocols han de ser coherents amb els plans d'acció a curt termini i els protocols d'actuació davant d'episodis d'alta contaminació adoptats en cada cas pels òrgans ambientals competents en l'àmbit territorial on s'ubiquin les infraestructures.

2. Els gestors o les autoritats a què fa referència l'apartat anterior han de participar en els òrgans de coordinació que estableixin els organismes competents en matèria de qualitat de l'aire per aplicar els seus plans davant d'episodis d'alta contaminació.

3. Quan es produeixin episodis d'alta contaminació, els gestors o les autoritats a què es refereixen els apartats anteriors han de cooperar amb els organismes competents en matèria de qualitat de l'aire. En particular, quan una de les fonts de contaminació principals provingui de les activitats que tenen lloc en aquestes infraestructures estatals, els organismes competents en matèria de qualitat de l'aire ho han de comunicar als gestors d'infraestructura o autoritats perquè procedeixin a l'activació dels protocols respectius.

4. En aquests episodis, al tancament de la circulació de carreteres o trams d'aquestes, o la restricció d'aquestes de l'accés de determinats vehicles per motius mediambientals correspon en tot cas als organismes competents en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit.

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

1. El Govern ha de disposar d'una estratègia estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta, l'elaboració, la coordinació, el seguiment i l'actualització dels quals correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En el marc d'aquesta estratègia es promou la implementació, en coordinació amb la resta de les administracions i els actors implicats, de polítiques públiques i entorns col·laboratius perquè, per part de les diferents administracions públiques en l'àmbit de les seves competències, es fomenti l'ús de la bicicleta amb la finalitat de:

a) Promocionar l'ús d'aquesta manera de transport seguint principis de seguretat, sostenibilitat i eficiència, i contribuir a l'objectiu d'aconseguir una economia baixa en

carboni, amb menys despesa energètica, menys emissions, així com més productiva i saludable.

b) Coordinar i impulsar les diferents polítiques i accions al voltant de la promoció d'aquesta manera de transport com a element rellevant de la mobilitat quotidiana, i valorar-ne el potencial en el darrer tram del repartiment de mercaderies.

c) Fomentar el cicloturisme, protegir la bicicleta com a activitat d'oci i esport i promocionar els seus beneficis per a la salut com a element de mobilitat activa.

d) Impulsar mesures que permetin aprofitar el potencial de la indústria de la bicicleta i els seus sectors associats com a eina de creació de llocs de treball en un context de creixement econòmic sostenible.

e) Promocionar la intermodalitat entre la bicicleta i els diferents mitjans de transport públics, especialment pel que fa a la instal·lació d'aparcaments per a cycles i serveis públics de bicicletes compartides en intercanviadors, estacions i parades de mitjans de transport col·lectius.

2. L'Estratègia ha d'incloure els mecanismes necessaris per a la governança i el finançament. Així mateix, en aquesta Estratègia es defineixen els criteris i indicadors que cal tenir en compte per fer-ne el seguiment i analitzar-ne l'evolució, de manera que se'n pugui avaluar l'efectivitat i adaptar-se a les necessitats de la societat. La seva revisió i actualització s'han de dur a terme cada 5 anys.

3. Correspon al Consell de Ministres l'aprovació de l'Estratègia Estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. Les administracions públiques poden col·laborar en la promoció de vies ciclistes que compleixin els criteris apropiats de seguretat, continuïtat i qualitat i que ajudin a vertebrar el territori, i sotmetre-les a les auditories de qualitat i seguretat que estableix l'ordenament vigent. Mitjançant les eines de governança que estableix l'estratègia estatal es coordinen les mesures necessàries amb aquesta finalitat.

5. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de posar a disposició de totes les administracions públiques criteris tècnics per a la planificació, el disseny, la construcció i el manteniment d'infraestructures i equipaments ciclistes amb estàndards i criteris de qualitat. Així mateix, ha d'impulsar l'ús d'aquests criteris per tal d'aconseguir una circulació ciclista segura.

Disposició addicional setena. *Informació per al proveïment i la recàrrega elèctrica de vehicles.*

1. En desplegament de la Directiva 2010/40/UE, del Parlament Europeu i del Consell de 7 de juliol de 2010 per la qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport, pel que fa a les accions prioritàries a) i b) del seu article 3, el Govern central posa a lliure disposició la informació sobre la localització de les grans estacions i infraestructures d'accés públic vinculades a la recàrrega elèctrica, així com les característiques del servei que presten. Així mateix, s'estableixen indicacions físiques a les vies de comunicació de titularitat estatal que indiquin la ubicació dels punts de recàrrega a les estacions que estiguin operatives, així com les distàncies fins a les mateixes i fins a les properes més properes. Les dades sobre la localització i el funcionament de les estacions de recàrrega elèctrica s'han de publicar també en format digital, a l'efecte que els usuaris de vehicles elèctrics puguin disposar d'informació en temps real sobre els punts de recàrrega que es trobin operatius en el conjunt del territori nacional.

2. Segons el que disposa l'article 15 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic ha de regular el contingut i la forma de tramesa de la informació sobre els

punts d'accés públic per a la recàrrega elèctrica per part dels proveïdors d'aquests serveis, amb l'objectiu de la seva integració en:

a) El Punt d'Accés Nacional d'Informació de Trànsit en temps real, que preveu el Reglament delegat (UE) 2015/962, relatiu al subministrament de serveis d'informació de trànsit en temps real, creat per la Resolució de 22 de febrer de 2021, de la Direcció General de Trànsit, i gestionat per la Prefectura Central de Trànsit.

b) El Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal, que preveu l'article 90 d'aquesta Llei i al Reglament delegat (UE) 2017/1926, de la Comissió, de 31 de maig de 2017, relatiu als serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals, i gestionat pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Disposició addicional vuitena. *Avaluació ex post dels principals corredors posats en servei i actuacions dutes a terme mitjançant el sistema concessional.*

1. En el termini de cinc anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer una avaluació de rendibilitat socioeconòmica i ambiental de les línies ferroviàries i les principals infraestructures viàries de competència estatal posades en servei des de l'any 2015. Aquestes avaluacions s'han de fer mitjançant metodologies emprades i reconegudes comunament per a aquest tipus d'estudis.

2. Així mateix, i en el mateix termini, s'ha de dur a terme una avaluació de les principals actuacions en matèria de carreteres de competència estatal que hagin estat construïdes i finançades mitjançant sistemes concessionals abans de l'entrada en vigor de la llei, analitzant l'eficiència de la seva construcció i explotació des del punt de vista social, econòmic i ambiental.

Disposició addicional novena. *Transport ferroviari de mercaderies.*

A l'àmbit del transport de mercaderies, per tal de millorar l'eficiència energètica i la competitivitat del transport, s'adopten les mesures previstes en les estratègies per a l'impuls del transport ferroviari de mercaderies. Aquestes mesures consisteixen en:

a) Impulsar la implantació d'autopistes ferroviàries en corredors estratègics del territori espanyol. Per això, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'elaborar un pla o programa d'autopistes ferroviàries en els corredors on sigui viable i hi hagi interès empresarial per al seu desenvolupament, basant-se per establir la viabilitat d'aquestes infraestructures, mentre no sigui actualitzat, a l'Estudi per al Desenvolupament d'Autopistes Ferroviàries, elaborat el 2015 pel Ministeri de Foment.

b) Establir i implementar un sistema de bonificacions en els cànons ferroviaris per al trànsit de mercaderies per tal d'impulsar el canvi modal de la carretera al ferrocarril. Aquestes bonificacions han de ser aplicables durant un període mínim de 5 anys, i tenen en especial consideració els serveis de mercaderies que circulen per línies tipus A, com la que dona accés a la secció internacional d'Alta Velocitat (línia Figueres-Perpinyà) i la futura línia Vitòria/Gasteiz (Jundiz) - Irun/Bilbao (Y basca), amb l'objectiu que les bonificacions tendeixin a igualar-les amb les establertes a la resta de línies.

c) Fomentar la competitivitat del transport ferroviari de mercaderies i millorar-ne l'eficiència energètica i la modernització i innovació. En aquest sentit, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'implementar un nou programa de suport al sector del transport ferroviari de mercaderies.

En el termini d'un any des de l'entrada en vigor aquesta Llei, el Govern ha d'aprovar els objectius estimats de reducció de gasos d'efecte hivernacle (GEH) fins al 2030 d'acord amb l'increment estimat de l'ús del transport ferroviari de mercaderies que preveu «Mercaderies 30».

Disposició addicional desena. *Estratègia estatal contra la pobresa de transport.*

El Govern ha d'elaborar, en el termini màxim de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, una Estratègia Estatal contra la Pobresa de Transport adreçada a alleujar i prevenir la pobresa de transport, i així facilitar a tota la societat l'accés als serveis públics i les activitats essencials.

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

De manera excepcional, durant les situacions que requereixin l'activació dels plans d'autoprotecció o en les quals hi hagi riscos per a la integritat física de les persones que es trobin a bord del tren, el personal de conducció i altres membres de la tripulació o el personal de l'administrador de la infraestructura que realitzi les persones que exerceixin funcions anàlogues en les situacions esmentades tenen autoritat decisiva en l'exercici de les funcions específiques que els siguin assignades en els plans d'emergència i en els sistemes de gestió de la seguretat de l'empresa ferroviària o de l'administrador de la infraestructura, d'acord amb els procediments o protocols que s'estableixen per a aquestes situacions.

Disposició addicional dotzena. *Competències dels territoris històrics.*

1. Les referències d'aquesta Llei a les comunitats autònomes s'entenen fetes als territoris històrics del País Basc, en les matèries que siguin de la seva competència.
2. En tot cas, en matèria de transports per carretera, els Territoris Històrics del País Basc han de mantenir les facultats i les competències que els corresponen en els termes dels convenis vigents, subscrits amb l'Estat.

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

Tota contractació pública relativa a la prestació de serveis de mobilitat d'ús ciutadà requereix la inclusió d'una avaluació específica de la informació a oferir a les persones usuàries, de forma comprensible, sobre els trajectes, taquillatge, horaris, recorreguts i possibilitats d'intermodalitat.

Disposició addicional catorzena. *Ampliació de l'àmbit d'aplicació de la disposició addicional cent vuitena de la Llei 31/2022, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2023.*

En relació amb el que recull la disposició addicional cent vuitena de la Llei 31/2022, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2023, a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, l'experiència pilot s'estén de manera general per a la connexió de tots els viatgers entre Sòria i l'estació d'alta velocitat de Calataiud, sense limitació de residència.

D'aquesta manera, d'acord amb el que estableix l'apartat anterior i com a experiència pilot, en el termini màxim de seixanta dies des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, s'han d'establir per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible les condicions que cal aplicar per a la implantació d'aquest règim per connectar viatgers entre Sòria i l'estació d'alta velocitat de Calataiud.

Disposició addicional quinzena. *Promoció del transport ferroviari de persones.*

En l'àmbit del transport de persones, s'han d'adoptar les mesures necessàries per a l'impuls del transport ferroviari, quan es doni solució a les necessitats de mobilitat de la ciutadania d'una forma eficient en termes mediambientals, socials i econòmics, i es contribueixi a la millora de la sostenibilitat del sistema de mobilitat.

A més, s'han d'adoptar mesures orientades a la millora de la fiabilitat i la puntualitat dels serveis ferroviaris.

Així mateix, es du a terme un estudi que reculli la viabilitat i la possibilitat d'implantació de serveis ferroviaris de connexió amb els països europeus de l'entorn. En aquest estudi es presta una atenció especial als serveis amb horaris nocturns per tal d'impulsar els que siguin viables en termes mediambientals, socials i econòmics.

A més, en aquest estudi també s'ha d'incloure l'anàlisi de la possibilitat d'implantació de serveis ferroviaris nocturns de llarg recorregut per a la connexió entre ciutats del territori espanyol.

Disposició addicional setzena. *Mesures per impulsar la reducció de vols domèstics.*

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'impulsar la reducció dels vols domèstics en les rutes en què hi hagi una alternativa ferroviària amb una durada menor de dues hores i mitja, excepte en casos de connexió amb aeroports que enllacin amb rutes internacionals.

2. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'estudiar des d'un punt de vista tècnic, si la racionalització de l'ús dels vols curts esmentats a l'apartat 1, sempre dins del marc normatiu europeu, podria ser una mesura que, de manera efectiva, permeti reduir les emissions del mode aeri, analitzant, així mateix, altres possibles impactes de la mesura. En el marc d'aquest estudi, s'ha de fer una proposta de regulació dels vols esmentats a l'apartat 1, tenint en compte els possibles efectes en diversos àmbits, com ara la connectivitat regional, els impactes a escala econòmica i social, com és el cas de l'impacte en les subvencions al transport aeri de residents no peninsulars o la capacitat de sector per descarbonitzar-se.

3. En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible presenta l'estudi a què fa referència l'apartat 2.

4. Aquest estudi se sotmet a un procés d'audiència pública després del qual, un cop analitzades les aportacions realitzades, s'utilitza com a base per a possibles modificacions normatives en cas de ser necessàries.

Disposició addicional dissetena. *Declaració d'interès de les obres d'infraestructures rurals, consistentes en l'elaboració de camins naturals.*

Declaració d'interès general de les obres del següent camí natural:

– Connexió del Camí Natural Via Verda Montes de Hierro amb Castro Urdiales a través del Túnel de los Herreros (País Basc i Cantàbria).

Disposició addicional divuitena. *Senyalització d'estacions de recàrrega ultraràpida a la Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de promoure, en l'àmbit de les seves competències i d'acord amb els objectius de la reglamentació europea en matèria de combustibles alternatius, la senyalització progressiva de les estacions de recàrrega elèctrica ultraràpida, en autopistes, autovies i carreteres convencionals de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

A aquest efecte, en el termini màxim d'un any, ha d'impulsar l'actualització de les normes i instruccions tècniques necessàries per incloure en els senyals de presenyalització i de serveis el pictograma corresponent a estacions de recàrrega elèctrica, d'acord amb el que preveu el Catàleg oficial de senyals de circulació, amb l'objectiu de fomentar l'ús de la mobilitat elèctrica mitjançant una informació millor als conductors.

Disposició addicional dinovena. *Estudi de nous serveis ferroviaris per a la mobilitat quotidiana a Galícia.*

En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer un estudi de nous serveis ferroviaris per a la mobilitat quotidiana a Galícia que ha de permetre disposar d'una primera avaluació de la necessitat d'implantació i viabilitat. Aquest estudi ha d'incloure, almenys, l'estimació de la demanda, un estudi preliminar de l'explotació, l'anàlisi de la possible reordenació dels serveis de mitjana distància existents i la complementació amb serveis autonòmics d'autobús, i l'elaboració d'una anàlisi socioeconòmica. Un cop finalitzat aquest estudi s'implementa com més aviat millor, quan estigui disponible el material rodant necessari per prestar aquests serveis.

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

Les administracions públiques competents han d'estudiar la localització de zones d'estacionament segur per al transport per carretera de mercaderies perilloses a fi d'afavorir el compliment dels temps de conducció i velocitats màximes permeses per a aquest tipus de transports, i assegurar en tot moment la seguretat dels conductors i de les mercaderies, així com la seguretat viària de la resta d'usuaris de la carretera.

Disposició addicional vint-i-unena. *Incentius per a la renovació del parc espanyol d'automoció.*

A fi de reduir les emissions de contaminants atmosfèrics i gasos d'efecte hivernacle, millorar l'eficiència energètica, contribuir a la seguretat viària i dinamitzar la indústria de producció nacional, en el termini màxim de tres mesos des de l'aprovació d'aquesta Llei, el Govern ha de desplegar reglamentàriament un pla de renovació per incentivar l'adquisició de vehicles nous de zero o baixes emissions i la retirada voluntària de vehicles antics del parc mòbil espanyol.

Amb aquesta finalitat, la normativa de desplegament ha de preveure com a criteris d'actuació, entre d'altres, els següents:

- La creació d'un Pla nacional de renovació del parc automòbil espanyol complementari als plans d'incentivació de compra de vehicles elèctrics, que contribueixi a la renovació de vehicles de combustió antics per vehicles de zero o baixes emissions.
- Es fixa com a objectiu la retirada i substitució de vehicles amb més antiguitat i de qualsevol tipologia (camions, autobusos, furgonetes, automòbils i motos), pel risc que suposen per a la seguretat viària i pel seu efecte contaminador.
- A més dels vehicles nous, també es pot beneficiar del suport econòmic l'adquisició de vehicles d'ocasió o usats la motorització dels quals sigui d'Euro 6d.

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

D'acord amb el que recull l'article 12 apartat b) respecte a les funcions del Consell Superior de Mobilitat Sostenible, el Consell ha de prioritzar la presentació d'un informe sobre la mobilitat a les Canàries, les Illes Balears, Ceuta i Melilla, que analitzi el compliment del dret a la mobilitat sostenible recollit a l'article 4 en aquests territoris, amb l'equitat territorial com a objectiu, tenint en compte les característiques i les exigències especials derivades de la seva condició extrapeninsular, insular o de regió ultraperifèrica, sense perjudici de les competències que puguin correspondre a altres administracions.

Aquest informe s'ha de considerar en el seguiment i la modificació de les mesures de finançament estatal adoptades per a la millora del transport i la mobilitat en aquests territoris. Aquestes mesures de finançament són específiques per a cada territori. Amb aquesta finalitat, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible col·labora amb els

Governos de Canàries, Illes Balears, Ceuta i Melilla per a la posada en marxa de les iniciatives que preveu aquesta Llei.

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

En un termini no superior a tres mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha de proposar les disposicions necessàries per incorporar objectius vinculants d'increment de les energies renovables i reducció de la intensitat de gasos d'efecte hivernacle en el sector del transport, d'acord amb la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlament Europeu i del Consell, de 18 d'octubre de 2023, per la qual es modifiquen la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglament (UE) 2018/1999 i la Directiva 98/70/CE pel que fa a la promoció de l'energia procedent de fonts renovables i es deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consell, així com la resta de normativa necessària per afavorir la integració dels combustibles renovables.

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

1. De conformitat amb els articles 3, 162 i 168 de l'Estatut d'Autonomia de Canàries, en atenció a les condicions de llunyania i insularitat que li confereixen a les Canàries la condició de regió ultraperifèrica de la Unió Europea, l'Administració General de l'Estat participa en el desenvolupament d'infraestructures ferroviàries a Canàries que compleixin els criteris i els procediments dels articles 49 a 52 d'aquesta Llei i s'ajustin a la metodologia homogènia exigida per les polítiques de la Comissió Europea per a les inversions ambientalment sostenibles.

2. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'elevat al Consell de Ministres la proposta de reconeixement de l'interès especial del desenvolupament d'aquestes infraestructures a fi d'afavorir l'obtenció de finançament europeu, complint el que indica l'apartat anterior.

3. La Declaració d'aquest interès pel Consell de Ministres implica, així mateix, que l'Estat ha de col·laborar en el finançament mitjançant la subscripció, dins de l'ordenament vigent, d'un conveni específic per a cadascuna de les actuacions. Aquests convenis tenen caràcter pluriennal, amb una durada adequada al termini d'execució de les actuacions, i contenen la previsió de les aportacions a dur a terme per cadascuna de les administracions signants, així com els mecanismes d'ajustament d'aquestes que siguin necessàries. La col·laboració financera de l'Estat depèn de l'existència d'una partida pressupostària incorporada degudament als pressupostos generals de l'Estat.

4. Correspon a la Comunitat Autònoma de Canàries, d'acord amb el sistema de distribució competencial que resulta del seu estatut d'autonomia, la totalitat de les competències en relació amb les infraestructures esmentades i amb el transport ferroviari.

5. A efectes de l'aplicació de les directives europees 2016/797/UE i 2016/798/UE, es té en consideració el caràcter de sistema ferroviari local no pertanyent a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

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

1. Per tal de mitigar els efectes econòmics de les restriccions de capacitat amb impacte significatiu que siguin conseqüència de les obres d'inversió a la Xarxa Ferroviària d'Interès General generades fins al 31 de desembre de 2028, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries pot atorgar les aportacions que preveu aquesta disposició.

S'entén que una restricció de capacitat té impacte significatiu en els tràfics ferroviaris de mercaderies quan la durada superi els set dies naturals consecutius i tingui com a conseqüència algun dels supòsits següents:

- a) La supressió del servei previst.
- b) El desviament del servei per un itinerari alternatiu, que impliqui una distància addicional a recórrer superior als valors reflectits a la taula següent:

Longitud original del recorregut d0 [km]	Distància addicional a recórrer
$d0 \leq 250$ km	25 [km]
$d0 > 250$ km	$0,10 \cdot d0$ [km]

- c) Una reducció de càrrega neta transportada major o igual al 10 % de la càrrega neta a transportar originalment.

Aquestes aportacions s'instrumenten com a lliurament dinerari sense contraprestació per l'activitat objecte de l'ajuda.

2. Poden beneficiar-se de les aportacions que preveu aquesta disposició les empreses ferroviàries amb capacitat d'infraestructura adjudicada afectades per restriccions temporals de capacitat amb impacte significatiu degudes a l'execució d'obres d'inversió a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, sempre que es refereixin a serveis de transport ferroviari de mercaderies on concorrin els tres requisits següents:

- a) Que els serveis ferroviaris inicialment planificats es vegin condicionats per impactes significatius ocasionats per alguna restricció temporal de capacitat deguda a la inversió en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
- b) Que els serveis inicialment planificats es duguin a terme efectivament malgrat haver patit la restricció temporal de capacitat enquadrant-se en algun dels supòsits següents:

1r Supressió del servei: s'han de dur a terme els trànsits que es van veure suprimits per la restricció temporal de capacitat, una vegada finalitzada aquesta, pel mateix itinerari.

En aquest supòsit, l'empresa ferroviària s'ha de trobar en alguna de les circumstàncies següents:

- i. Disposar de capacitat adjudicada quan s'hagi produït la restricció temporal de capacitat.
- ii. En cas de no disposar de capacitat adjudicada, cal acreditar que s'han dut a terme serveis ferroviaris amb regularitat per l'itinerari afectat per la restricció temporal de capacitat durant els tres mesos anteriors a l'inici de la restricció temporal de capacitat i els tres mesos posteriors a la finalització d'aquesta. En cas que la restricció temporal de capacitat afecti diversos horaris de servei consecutius, s'entén satisfet aquest requisit amb l'acreditació dels serveis ferroviaris durant els tres mesos anteriors a la restricció temporal de capacitat, en l'horari de servei en què aquesta es va iniciar, i amb l'acreditació dels serveis ferroviaris durant els tres mesos posteriors a la restricció temporal de capacitat, en l'horari de servei en què aquesta va finalitzar.

2n Desviament: s'ha de fer el trànsit ferroviari per un recorregut que impliqui una distància addicional la magnitud de la qual es consideri impacte significatiu, de conformitat amb el que preveu aquesta disposició.

3r Reducció de càrrega neta transportada: s'ha de fer el trànsit ferroviari afectat per una reducció de la càrrega neta transportada la magnitud de la qual sigui considerada impacte significatiu, de conformitat amb el que preveu aquesta disposició.

c) Que es tracti de restriccions de capacitat amb impacte significatiu existents i que puguin acreditar-se a l'entrada en vigor d'aquesta Llei i en totes les que es puguin generar fins al 31 de desembre de 2026.

3. L'aportació total a sol·licitar per a un servei de transport ferroviari afectat per una restricció temporal de capacitat (RTC) s'estableix com el valor mínim entre els costos addicionals de transport i el límit de l'ajut total a percebre, segons la metodologia que, en desplegament del que disposa aquesta disposició, aprovi l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

4. En la forma i els terminis que determini l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, les empreses ferroviàries que es considerin afectades per restriccions temporals de capacitat amb impacte significatiu degudes a l'execució d'obres d'inversió a la Xarxa Ferroviària d'Interès General han d'acreditar el compliment dels requisits que preveu aquesta disposició i sol·licitar l'aportació.

5. Mitjançant una resolució de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries s'aprova o denega l'aportació sol·licitada.

La resolució posa fi a la via administrativa, i en cas de ser afirmativa, recull l'aprovació de les despeses i l'autorització dels compromisos, l'ordenació del procediment, els reconeixements d'obligacions i propostes de pagament que siguin procedents, així com l'expedició dels documents comptables derivats d'aquestes operacions.

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries és igualment competent per instar i resoldre els reintegraments que siguin procedents.

6. En la forma que determini l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, els beneficiaris de les aportacions que preveu aquesta disposició s'han de comprometre a mantenir, durant vint-i-quatre mesos a comptar de la finalització dels treballs extraordinaris, un volum de trànsit no inferior a la mitjana del transport assolit durant els tres anys anteriors o, si escau, des de la data d'inici de l'operació del trànsit en les condicions i els volums de trànsit que es van considerar per a la prestació de l'ajut, amb un marge del 25 %.

7. Les aportacions són finançades amb càrrec als pressuposts de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i tenen la consideració de més valor de les inversions que hagin motivat la restricció significativa de capacitat a tots els efectes.

En conseqüència, tots els costos que s'ocasionin a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries com a conseqüència de la tramitació de les aportacions són liquidats juntament amb les inversions d'acord amb el que preveu el Conveni entre l'Administració General de l'Estat i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), per a la sostenibilitat econòmica de les infraestructures ferroviàries que integren la seva xarxa.

8. Les aportacions que preveu aquesta disposició són incompatibles amb la percepció d'altres ajuts o subvencions per la mateixa restricció temporal de capacitat durant l'exercici de la convocatòria corresponent, procedents de qualsevol Administració o ens públic, nacional, de la Unió Europea o d'organismes internacionals.

Així mateix, aquestes aportacions són incompatibles amb l'obtenció de qualsevol indemnització derivada d'una reclamació motivada per l'increment dels costos del transport ferroviari ocasionats per una determinada restricció temporal de capacitat, sense perjudici de les indemnitzacions que puguin procedir a conseqüència d'altres possibles danys de naturalesa diferent dels motivats per aquesta restricció temporal de capacitat.

9. Aquestes aportacions es regeixen pel que disposa aquest precepte, i supletòriament, pel que preveu la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, i en el seu Reglament de desplegament, aprovat pel Reial decret 887/2006, de 21 de juliol, així com en la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques i en la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

10. La concessió de les aportacions regulades en aquesta disposició està supeditada a la seva aprovació per part de la Comissió Europea quant al compliment del règim d'ajudes d'Estat, si és el cas.

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

El Govern ha d'adoptar les disposicions necessàries perquè, en el marc de la planificació del desenvolupament de la xarxa de transport d'energia elèctrica amb horitzó 2030, així com en les diferents actualitzacions i modificacions d'aspectes puntuals, s'impulsi el desenvolupament del transport ferroviari electrificat.

Disposició addicional vint-i-setena. *Subvencions per a l'impuls dels plans de mobilitat sostenible a la feina.*

A fi d'incentivar la implantació de plans de mobilitat sostenible a la feina, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible aprova convocatòries de subvencions per al finançament de plans de mobilitat sostenible al treball adreçades a empreses que disposin de centres de treball amb més de 100 persones treballadores o 50 per torn, amb criteris de concurrència competitiva.

Mitjançant una ordre del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible s'han d'aprovar les bases reguladores de les subvencions regulades en aquesta disposició, que han de tenir en compte els principis i els objectius d'aquesta Llei. Els ajuts es tramiten pel procediment ordinari que estableix la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

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

1. En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, les entitats encarregades de l'activitat de distribució elèctrica han de posar a disposició del Ministeri per a la Transició Ecològica i el repte demogràfic la informació relativa a les característiques i les capacitats de la xarxa elèctrica a les ubicacions habilitades per instal·lar punts de recàrrega elèctrica en els termes que s'estableixin mitjançant una ordre ministerial posterior.

2. L'ordre determina la informació a remetre, l'òrgan administratiu encarregat de la recepció, la freqüència d'actualització de la informació remesa i el règim d'incompliment, així com el format en què s'ha de remetre aquesta informació, per garantir almenys que aquesta és accessible i està disponible en format digital.

3. En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic ha de publicar un mapa nacional de capacitat de la xarxa elèctrica que ha d'incloure, almenys, la ubicació de l'estesa de les línies i les dades tècniques, la ubicació dels centres de transformació i les dades tècniques, així com les zones amb més potència i capacitat disponible per instal·lar punts de càrrega elèctrica.

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

Es permet accedir a l'interior de les zones de baixes emissions dels vehicles d'auxili en vies públiques que desenvolupin una operació d'auxili i així ho hagin comunicat a l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit; tot això, amb independència de l'etiquetatge ambiental de què disposen aquests vehicles d'auxili en vies públiques que, en qualsevol cas, han d'estar inscrits al Registre Estatal d'Auxili a Vies Públiques (REAV).

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

1. El Govern ha d'aprovar un pla de xoc extraordinari, en dues fases, dotat amb els recursos necessaris per pal·liar a curt i mitjà termini les innombrables incidències en els serveis de mitjana i llarga distància, així com Cercanías/Rodalies, on s'inclouguin un

cronograma, les mesures provincialitzades i el seu cost, per executar i incloure en el següent exercici pressupostari.

Fase 1. En el termini màxim de dos mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, s'han d'identificar a cada província totes les limitacions temporals existents a la via a causa d'incidències en les infraestructures, i detallar les actuacions necessàries per solucionar-les.

Fase 2. En el termini màxim de quatre mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, s'han d'identificar la resta de mesures necessàries, després d'un procés de diàleg amb el sector i els grups parlamentaris.

2. El Govern ha d'aprovar en el termini màxim de dos mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei un pla d'atenció urgent als passatgers en cas d'incidències extraordinàries que es produeixin tant a les estacions com als trajectes dels trens, incloent-hi els temps de reacció des del moment de la incidència.

Aquest pla, que és responsabilitat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) en la seva execució, ha d'articular, protocol·litzar i identificar la responsabilitat de la seva execució de, almenys, l'atenció immediata de les persones vulnerables, atenció sanitària, desplaçaments alternatius, rescats, allotjament i manutenció, així com la coordinació de les forces i cossos de seguretat i de l'Estat, operadores de la xarxa ferroviària, incloent simulacres per millorar la coordinació i la pràctica.

3. El Govern ha d'aprovar en el termini màxim de dos mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, un protocol d'anàlisi d'incidències a la xarxa ferroviària, que no sigui objecte d'investigació per l'Autoritat Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents.

Aquest protocol ha de definir l'anàlisi de totes les incidències en infraestructures, que provoquin més de 20 minuts de retard en un trajecte ferroviari, on es recull la informació recopilada de l'operadora, maquinista, responsable de circulació, i tècnics, per identificar les causes i elaborar una proposta de mesures correctives per tècnics competents en la matèria. Les causes i mesures correctives s'han de publicar en un termini inferior a un mes des de la incidència a la web de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i enviar l'enllaç SMS als passatgers afectats per la incidència via l'operador afectat.

4. El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, en el termini màxim d'un mes després de l'aprovació de cada pla i fase, compareix a la Comissió de Transports i Mobilitat Sostenible del Congrés dels Diputats per a l'exposició i el debat amb els grups parlamentaris sobre els plans esmentats.

Disposició addicional trenta-unena. *Criteris de puntualitat de RENFE.*

El Govern d'Espanya ha de recuperar amb efectes des de l'1 de gener de 2026, els compromisos de puntualitat i devolucions de RENFE anteriors a les modificacions produïdes el juliol de 2024, i garantir novament les indemnitzacions per 15 i 30 minuts de retard, del 50 % i el 100 % de l'import, respectivament, en els serveis d'alta velocitat i llarga distància.

Disposició addicional trenta-dosena. *Contribució financera de l'Estat per a la mobilitat sostenible en l'àmbit del transport marítim.*

L'Administració General de l'Estat ha de participar, en els termes que s'estableixin a les disposicions de desplegament, en el finançament d'un Pla nacional per a la descarbonització del transport marítim, que ha de disposar d'una dotació econòmica amb càrrec als ingressos procedents de la inclusió d'aquest sector al Règim de Comerç de Drets d'Emissió de la Unió Europea, en línia amb el que estableix l'article 10, apartat 3.f, de la Directiva 2003/87/CE, per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle a la Unió.

En particular, s'han de publicar convocatòries específiques per donar suport a actuacions adreçades a la millora de l'eficiència energètica dels vaixells i de les infraestructures portuàries, així com al desenvolupament de tecnologies innovadores, infraestructures associades i combustibles alternatius sostenibles.

Disposició addicional trenta-tresena. *Pla de convergència per a l'accés bàsic a la mobilitat.*

En aplicació dels principis d'igualtat i solidaritat reconeguts a la Constitució, i a fi de garantir l'exercici efectiu del dret a la mobilitat indispensable per aconseguir el posterior accés universal a la mobilitat sostenible, el Govern posa en marxa un Pla de convergència per a l'accés bàsic a la mobilitat, que forma part del Pla estatal d'infraestructures.

El Pla de convergència té com a finalitat identificar i, a continuació, planificar la correcció del desequilibri territorial existent en matèria d'accés a infraestructures de transport en el conjunt del país.

Aquest Pla té caràcter anual i estableix els diferents mitjans que s'identifiquin per a la correcció dels desequilibris esmentats, com poden ser inversions o bonificacions en transports.

Les previsions contingudes al Pla d'infraestructures i en aquest Pla de convergència, com a part d'aquest, s'han d'incorporar cada any als pressupostos generals de l'Estat.

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

1. En reconeixement del fet insular, d'acord amb el que estableix l'article 8 de la Llei 19/1994, de 6 de juliol, de modificació del Règim Econòmic i Fiscal de Canàries, la Comunitat Autònoma de Canàries és beneficiària d'una ajuda per a l'establiment d'un descompte del 100 % en el preu dels abonaments i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre a les illes Canàries.

2. En reconeixement del fet insular, la Comunitat Autònoma de les Illes Balears és beneficiària d'una ajuda per a l'establiment d'un descompte del 100 % en el preu dels abonaments i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les Illes Balears.

3. Per a la concessió de cada ajut, abans del 31 de gener de 2026, la comunitat autònoma beneficiària ha de presentar a la Seu Electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible un certificat signat pel conseller amb competències en transport, que acrediti que, des de l'1 de gener de 2026 i fins a la data de signatura del certificat, s'ha implantat un descompte del 100 % en el preu dels abonaments de transport i títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes, i que existeix el compromís de mantenir la mesura fins al 31 de desembre de 2026. La presentació d'aquest document ha d'anar acompanyada de la documentació requerida a les comunitats autònomes per a la concessió dels ajuts regulats al capítol I del títol II del Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener, que sigui aplicable a les beneficiàries dels ajuts regulats en aquest article.

4. La concessió d'aquestes ajudes s'atorga mitjançant resolució del titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. La resolució posa fi a la via administrativa. La competència per aprovar les despeses i autoritzar els compromisos, els reconeixements d'obligacions i les propostes de pagament que siguin procedents, així com expedir i autoritzar els documents comptables derivats d'aquestes operacions, correspon a la persona titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. L'ordenació i la instrucció del procediment l'han de fer la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat. En cas que durant la instrucció del procediment resultés necessari requerir esmena o informació addicional als interessats, els terminis que estableix els articles 43.2, 68.1, 73.2 i 77.2 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, es redueixen a la meitat.

5. Amb la concessió d'aquesta ajuda, la comunitat autònoma beneficiària procedeix a compensar proporcionalment les administracions gestores o empreses gestores dels serveis de transport terrestre col·lectiu corresponents.

6. Els beneficiaris tenen dret al pagament d'una bestreta per un import equivalent al 65% de la quantia de l'ajut, a abonar durant l'exercici de 2026.

Per al seu finançament es tramiten, si escau, les corresponents modificacions pressupostàries amb càrrec al pressupost del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en vigor el 2026.

Durant l'any 2027 es procedeix a la liquidació de l'ajut i l'abonament o reintegrament del saldo corresponent d'acord amb els termes de la resolució que a aquest efecte aprovi la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. En cap cas l'import a abonar pot superar l'import màxim concedit.

Disposició addicional trenta-cinquena. *Pla estatal per al desplegament de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en municipis petits i mitjans.*

El Govern ha d'elaborar un Pla estatal per al desplegament de punts de recàrrega en municipis de menys de 30.000 habitants i zones de baixa densitat de població per impulsar l'electrificació del transport per carretera.

L'elaboració, implantació, seguiment i actualització correspon al ministeri o ministeris i autoritats competents. El Pla estatal per al desplegament de punts de recàrrega de vehicles elèctrics té com a finalitat:

a) Garantir el desplegament d'almenys un punt de recàrrega en tots els municipis que tinguin entre 2.000 i 30.000 habitants, poden variar aquests números depenent de la comunitat autònoma, si bé, sempre sent 2.000 habitants o menys el límit inferior i 30.000 habitants o més el límit superior. El límit inferior és sempre reduït a fi del compliment del punt (b).

b) Garantir el desplegament d'almenys un punt de recàrrega en el 20 % dels municipis més poblats de menys de 30.000 habitants de cada comunitat autònoma, sempre que aquests tinguin més de 500 habitants. Aquest número és sempre superior per tal de garantir el punt (c).

c) Garantir el desplegament d'almenys un punt de recàrrega en un municipi en un radi de 25 km.

El punt de recàrrega de vehicles elèctrics instal·lat ha de complir els requisits següents:

- a) Disposar d'una potència de càrrega d'almenys 50 quilowatts de corrent continu.
- b) Estar situat dins el nucli urbà.

Disposició addicional trenta-sisena. *Finançament del transport públic.*

En el termini de sis mesos de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha d'elaborar una Estratègia de finançament del transport públic, a presentar davant de la Conferència Sectorial de Transports per tenir en compte les propostes de les comunitats autònomes i acordar un esquema estable i a llarg termini que pugui implicar tots els agents concernits per la matèria.

Disposició addicional trenta-setena. *Promoció del transport a demanda a les zones rurals.*

1. El Govern, en el marc de les seves competències i en coordinació amb les comunitats autònomes i entitats locals, impulsa el desenvolupament i la consolidació de serveis de transport públic a demanda en zones rurals, amb l'objectiu de garantir la mobilitat bàsica de la població resident en municipis de baixa densitat i dispersió territorial.

2. El Govern ha d'elaborar, en el termini màxim de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, un informe diagnòstic sobre la situació jurídica i operativa dels serveis de transport a demanda al conjunt de l'Estat, identificar els obstacles normatius, administratius i financers que en limitin la implantació i el funcionament.

3. A partir de les conclusions del dit informe, el Govern promou les reformes normatives necessàries i estableix un programa estatal de subvencions destinat a les entitats locals i comunitats autònomes, a fi de:

a) Facilitar la inversió inicial necessària per a la creació o ampliació de serveis de transport a demanda.

b) Garantir la viabilitat econòmica dels serveis, compensant els dèficits estructurals que no puguin ser coberts mitjançant les tarifes abonades pels usuaris.

4. El Govern ha de prioritzar els territoris amb índexs de despoblació més grans, i assegurar que l'accés al transport públic no constitueixi un factor d'exclusió o discriminació respecte a la població resident en entorns urbans amb serveis de transport subvencionats.

Disposició addicional trenta-vuitena. Alimentació de consums a través de xarxes de transport amb funcions de distribució.

En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha d'aprovar un reial decret que desplegui un mecanisme per a l'alimentació de demandes fermes quan es produeixin les circumstàncies següents:

1. Hi ha potencials consumidors amb projectes fermes que no poden ser alimentats en la mateixa subestació exclusivament per ser aquesta no ampliable o hi hagi potencials consumidors amb projectes fermes que per la seva naturalesa hagin de ser subministrats en alta tensió i puguin ser alimentats des d'una mateixa infraestructura que alhora permeti alimentar diversos consumidors.

2. Hi hagi una o diverses posicions de transport a través de les quals un consumidor estigui ja connectat o amb permisos d'accés i connexió atorgats i el consumidor estigui disposat a acceptar un canvi topològic que permeti alimentar altres consumidors.

3. Hi hagi un distribuïdor que, aprofitant-se al mecanisme que preveu l'article 34.2 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric, desenvolupi una xarxa que permeti l'alimentació dels consumidors esmentats anteriorment.

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

L'obligació que preveu el paràgraf tercer de l'article 85.1 del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, afegit per la disposició final tercera, és aplicable a la negociació dels convenis col·lectius la comissió negociadora dels quals es constitueixi a partir de la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei.

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

1. En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, mitjançant acord del Consell de Ministres, s'ha d'aprovar el nou mapa concessional, que ha d'incloure la relació de tots els serveis de transport públic regular de persones d'ús general per carretera d'àmbit estatal, d'acord amb els criteris que estableix l'article 48. L'establiment d'aquests serveis es tramita amb caràcter previ de conformitat amb el que disposen els articles 70 i següents de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i 61 i següents del seu Reglament de desplegament, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre.

2. Si, com a conseqüència de l'aplicació dels criteris que estableix l'article 48, hi ha trànsits íntegrament compresos al territori d'una comunitat autònoma que es deixen de prestar a l'entorn de serveis de transport públic regular de persones d'ús general per carretera d'àmbit estatal, s'ha de sol·licitar informe a la comunitat autònoma competent sobre si accepta la segregació d'aquests trànsits com a servei independent de competència autonòmica i, si escau, sobre els possibles nodes d'intercanvi de la seva xarxa concessional amb el mapa concessional estatal amb l'objectiu d'optimitzar el servei al viatger.

En cas que la comunitat autònoma accepti la segregació, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, amb la sol·licitud prèvia de la comunitat autònoma competent, pot destinar crèdits al finançament dels serveis indicats al paràgraf anterior d'acord amb el que recull l'article 48 d'aquesta Llei. La formalització dels compromisos financers s'estableix mitjançant conveni amb les comunitats autònomes afectades. El conveni ha d'incorporar el càlcul del finançament, d'acord amb els criteris objectius següents:

- a) Establiment d'un cost mitjà per viatger-km, prenent com a referència un contracte de servei públic de transport regular de viatgers d'ús general d'àmbit estatal equivalent.
- b) Establiment d'un cost mitjà per vehicle-km, prenent com a referència un contracte de servei públic de transport regular de viatgers d'ús general d'àmbit estatal equivalent.
- c) Mitjana ponderada d'ambdues estimacions aplicant un factor de ponderació que tingui en compte la densitat i distribució de població a les comunitats autònomes afectades.

La gestió dels fons per part de les comunitats autònomes queda sotmesa a les condicions següents:

- a) Els imports percebuts d'acord amb el que estableix aquesta disposició s'han de destinar exclusivament a finançar serveis de transport públic de viatgers que anteriorment estaven coberts per serveis de transport públic regular de persones d'ús general per carretera d'àmbit estatal.
- b) Els nous serveis poden comprendre qualsevol dels que regula l'article 41 d'aquesta Llei.

La gestió, la justificació i la resta de les actuacions relacionades amb les despeses derivades de l'execució dels compromisos originats per a ambdues administracions en els convenis esmentats s'han d'ajustar al que estableix la legislació pressupostària.

3. En el termini de dos anys comptats des de l'aprovació del nou mapa concessional, han d'estar licitats els contractes de concessió de serveis de totes les concessions estatals incloses en aquell, incloent-hi, si escau, els trànsits que no hagin estat acceptats per la comunitat autònoma segons el que recull l'apartat 2.

En tot cas, l'Administració està obligada a iniciar els procediments de licitació dels contractes de concessió de serveis del nou mapa concessional en el termini màxim de 6 mesos des de la data de la seva aprovació. Aquest termini es pot prorrogar una sola vegada per un període de 6 mesos més, si hi concorren circumstàncies excepcionals.

Els nous contractes de concessió de serveis poden incloure trànsits que es trobin afectats per contractes en vigor en el moment de la licitació, i en aquest cas el plec de clàusules administratives particulars ha d'incloure les prescripcions necessàries per a la incorporació d'aquests trànsits al nou servei adjudicat des de la data de finalització del contracte preexistent.

4. En les concessions de serveis de transport regular de persones d'ús general atorgades o prorrogades després de l'entrada en vigor de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, en què s'ha superat el termini de durada del

contracte sense que l'Administració hagi adjudicat un nou contracte de concessió de serveis, s'apliquen les regles següents:

a) El concessionari pot continuar explotant el servei per un període màxim de 18 mesos comptats des de l'aprovació del mapa concessional o des de la data de publicació de l'anunci de licitació, si aquest fos anterior a l'aprovació del mapa concessional.

b) Transcorregut el termini màxim de 18 mesos anterior, en cas que no s'hagués adjudicat el nou contracte, s'extingeix la concessió prorrogada, sense perjudici de la possibilitat de l'Administració d'adjudicar provisionalment el servei, de conformitat amb els sistemes d'adjudicació directa que preveu la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i en la normativa europea, durant el període imprescindible per a la licitació i l'adjudicació del nou contracte i, en cap cas, per un temps superior a nou mesos.

c) Els expedients corresponents als nous contractes de concessió de serveis poden ser objecte de tramitació urgent, sempre que es compleixin els requisits exigits en l'article 119 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic.

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

1. Durant el temps que estigui vigent el Contracte entre l'Administració General de l'Estat i la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, SA, per a la Prestació dels Serveis Públics de Transport de Viatgers per Ferrocarril de «Rodalies», «Mitja Distància Convencional», «Alta Velocitat Mitja Distància (Avant)» i «Amplada mètrica», competència de l'Administració General de l'Estat, subjectes a obligacions de servei públic en el període 2018-2027 les comunitats autònomes, amb l'acord dels municipis afectats, abans del 30 de juny de cada any, poden sol·licitar al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible la modificació que impliqui una reducció de costos, la reducció o la supressió d'un servei ferroviari declarat obligació de servei públic, així com la implementació d'alternatives de gestió ferroviària més eficients que comportin un millor servei i, si escau, proposar la implantació d'uns serveis de mobilitat alternatius que suposin una millora en l'adaptació a les necessitats de les persones usuàries, la continuïtat, la regularitat, la capacitat o els preus.

Un cop vençut aquest contracte entre l'Administració General de l'Estat i la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, SA, per a les futures licitacions s'ha de valorar el nivell de serveis i el seu finançament públic de manera multimodal, considerant l'oferta de serveis per altres modes competitius les rutes dels quals se solapen.

2. La proposta de modificació, reducció o supressió d'un servei ferroviari ha d'anar acompanyada d'una anàlisi socioeconòmica i ambiental en què, com a mínim, es determinin els impactes socioeconòmics i ambientals que resultarien de la modificació, la reducció o la supressió del servei ferroviari amb relació als que generin els serveis de mobilitat alternatius que es proposin.

3. Si el servei sobre el qual se sol·licita la modificació, reducció o supressió afecta diverses comunitats autònomes, totes han de manifestar la seva conformitat.

4. Si el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible considera justificada la proposta, pot participar en el finançament dels nous serveis proposats amb el límit del cost de compensació dels serveis que se suprimiren, descomptat l'import dels ingressos de l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

En aquest cas, amb el tràmit d'audiència previ a la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, SME, SA, es pot dur a terme una modificació del Contracte que es refereix a l'apartat 1 d'aquesta disposició transitòria pel procediment que preveu el mateix contracte, en la qual s'ha de procurar el manteniment de l'equilibri econòmic financer del contracte, tenint en compte les inversions pendents d'amortitzar i les al·legacions formulades per Renfe Viajeros, SME, SA.

De la mateixa manera, es dona tràmit d'audiència als administradors generals d'infraestructures titulars de les estacions afectades per la reducció o la supressió de

serveis a fi de la valoració econòmica que aquesta mesura suposaria a efectes de cànon ferroviaris i amortitzacions pendents sobre inversions que s'hagin dut a terme per al manteniment dels serveis finançats.

A aquest efecte, els pressupostos generals de l'Estat de l'any següent han d'incloure la partida corresponent i s'ha de signar un conveni amb la comunitat autònoma o comunitats autònomes afectades, per comprometre aquest finançament per un termini màxim de 5 anys, prorrogables fins al final del contracte signat entre l'AGE i la Renfe.

5. El conjunt d'aquestes actuacions no ha de suposar en cap cas un augment global de la despesa pública.

Les persones ocupades per les empreses operadores de transport ferroviari de viatgers declarat obligació de servei públic de competència estatal que tinguin encomanades les funcions de control i inspecció de títols de transport de viatgers, en els actes de servei i en els actes motivats per aquests, actuen com a personal habilitat i amb autoritat decisiva en relació amb l'exercici de les seves funcions de vigilància immediata del control de la possessió per part dels viatgers d'un títol de transport vàlid.

Aquestes persones han d'exercir les corresponents funcions inspectores i han de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents.

Disposició transitòria quarta. *Metodologies d'avaluació.*

Mentre no hagin estat aprovades les metodologies per a les avaluacions *ex ante* i *ex post* que preveu l'article 50, s'han d'utilitzar metodologies emprades i reconegudes comunament per a aquest tipus d'estudis.

Disposició transitòria cinquena. *Avaluació d'actuacions finançades pel Mecanisme de Recuperació i Resiliència.*

No és aplicable la realització de l'avaluació *ex ante* de les infraestructures de transport estatals que preveu l'article 50, en el cas d'actuacions que hagin de ser finançades pels Fons que preveu el Mecanisme per a la Recuperació i Resiliència; en aquest cas, s'ha de realitzar l'avaluació dels requisits exigits per la Comissió Europea per a la recepció dels fons i amb les metodologies que aquesta estableixi, si escau.

Disposició transitòria sisena. *Actuacions en curs i actuacions incloses en convenis subscrits amb anterioritat a l'entrada en vigor de la Llei.*

1. No és preceptiva l'anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental que estableix l'article 51 en el cas de les actuacions en què s'hagi produït la licitació del contracte de serveis per a la redacció de l'estudi informatiu o del primer document requerit a la legislació sectorial vigent per a la seva realització. En el cas d'encàrrec a mitjà propi, queden excloses aquelles en què s'hagi iniciat la tramitació de l'encàrrec esmentat.

2. No és preceptiva la realització de l'avaluació *ex ante* que preveuen els articles 51 i 52, quan l'objectiu sigui finalitzar actuacions completes amb obres ja iniciades o l'execució de les quals ja hagi estat aprovada a la data de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, entenent per actuació completa aquella amb plena funcionalitat i susceptible de ser lliurada a l'ús públic.

3. En el cas d'actuacions amb projecte en redacció o aprovat a l'entrada en vigor d'aquesta llei, no és preceptiva l'avaluació *ex ante* que preveuen els articles 51 i 52. Es considera que un projecte es troba en redacció sempre que s'hagi produït la licitació del contracte de serveis amb aquesta finalitat a la data d'entrada en vigor d'aquesta llei, o bé s'hagi iniciat la tramitació de l'encàrrec a mitjà propi, si escau.

4. Tampoc és preceptiva aquesta avaluació en el cas de les actuacions incloses en convenis subscrits amb altres administracions o entitats amb anterioritat a l'entrada en vigor de la llei, sempre que aquests convenis mantinguin la seva vigència o es compleixi alguna de les condicions dels apartats anteriors. Aquesta avaluació tampoc no és preceptiva quan aquests convenis es modifiquin sense suposar un augment dels

compromisos en el finançament corresponents al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible o les seves entitats dependents, ni quan, tot i haver-hi un augment, les obres estiguin ja iniciades i el seu objectiu sigui finalitzar una actuació completa.

5. Les actuacions que suposin un increment rellevant de capacitat o una modificació funcional operativa substancial que preveuen els plans directors dels aeroports d'interès general aprovats i no tramitats d'acord amb el Reial decret 1267/2018, d'11 d'octubre, pel qual es modifica el Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, abans de ser incorporades en els documents corresponents de regulació aeroportuària, en el cas dels aeroports de la Xarxa d'Aena, o de ser executades en la resta de casos, se sotmeten a una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental i, quan escaigui, a un estudi de rendibilitat amb caràcter previ a l'aprovació de l'actuació corresponent.

Disposició transitòria setena. *Posada en funcionament del Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ).*

L'inici d'actuacions del FECMO-FSPJ es produeix amb l'entrada en vigor de la Llei de pressupostos generals de l'Estat en què s'aprovi el primer pressupost d'explotació i el capital corresponent a aquest Fons.

Disposició transitòria vuitena. *Digitalització del document de control administratiu exigible per dur a terme el transport públic de mercaderies per carretera i full de ruta exigible per dur a terme el transport públic de persones per carretera.*

1. El document de control administratiu exigible per a la realització de transport públic de mercaderies per carretera, regulat a l'Ordre FOM/2861/2012, de 13 de desembre, ha de ser necessàriament digital als deu mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

2. El full de ruta regulat Ordre FOM/1230/2013, de 31 de maig, pel qual s'estableixen normes de control en relació amb els transports públics de persones per carretera, és necessàriament digital als deu mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

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

Mentre no s'elabori l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat que preveu l'article 22 d'aquesta Llei, l'Estratègia de mobilitat segura, sostenible i connectada 2030 és l'instrument de planificació estratègica que constitueixi el marc de referència pluriennal de la política general d'infraestructures de transport i serveis de mobilitat i transport de competència estatal.

Disposició transitòria desena. *Serveis ferroviaris traspassats a les comunitats autònomes.*

La prestació dels serveis de transport de viatgers per ferrocarril de rodalies i regionals sobre la xarxa d'amplada ibèrica de la xarxa ferroviària d'interès general, de competència de les comunitats autònomes en el marc dels traspassos corresponents, i iniciada amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, s'ha d'ajustar, amb caràcter transitori, a les regles següents:

a) Les relacions de servei públic establertes originàriament entre l'Administració de l'Estat i RENFE Viajeros, SME, mitjançant contractes atorgats entre el 24 de desembre de 2017 i 2 de desembre de 2019 i actualment en vigor, continuen fins a l'expiració del seu termini.

b) Les relacions de servei públic diferents de les anteriors que portin causa de procediments diferents del procediment de licitació competitiva, que estiguessin vigents abans del 24 de desembre de 2017 i que mantinguin la seva efectivitat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei tenen una durada limitada el termini de la qual no supera en cap cas el 24 de desembre de 2032, sense perjudici que l'Administració titular del servei i l'entitat prestadora acordin procedir a la seva extinció amb anterioritat a aquesta data.

En el termini màxim de tres mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, les administracions competents i les entitats prestadores dels serveis han de formalitzar per escrit les relacions de servei públic descrites anteriorment. El document de formalització ha de reflectir, en tot cas, el règim econòmic de la relació, els serveis prestats i els mitjans materials adscrits i el seu àmbit temporal.

Disposició derogatòria única.

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquesta Llei i, en particular, les següents:

- a) La disposició addicional setena de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera.
- b) Els articles 97 al 104, la disposició addicional quarta i la disposició addicional dinovena de la Llei 2/2011, de 4 de març, d'Economia Sostenible.
- c) La disposició addicional sisena de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.

Disposició final primera. *Modificació del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.*

Un. La disposició addicional primera del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, queda redactada de la manera següent:

«Disposició addicional primera. *Referències normatives.*

Les referències normatives efectuades en altres disposicions al text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, s'entenen efectuades als preceptes corresponents del text refós que s'aprova.

En particular les referències al Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible s'entenen realitzades al Consell Superior de Trànsit i Seguretat Viària.»

Dos. Es modifica el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, en els termes següents:

1. Els capítols II i III del títol I del text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, queden redactats de la manera següent:

«CAPÍTOL II

Consell Superior de Trànsit i Seguretat Viària

Article 8. *Composició i funcions.*

1. El Consell Superior de Trànsit i Seguretat Viària és l'òrgan de consulta i participació per a l'impuls i la millora del trànsit i la seguretat viària i per promoure la concertació de les diferents administracions públiques i entitats que

desenvolupen activitats en aquests àmbits, sense perjudici de les competències de les comunitats autònomes que hagin rebut el traspàs de funcions i serveis en matèria de trànsit i circulació de vehicles a motor.

2. La presidència del Consell correspon al ministre de l'Interior i hi estan representats l'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les ciutats de Ceuta i Melilla, les administracions locals, així com les fundacions, les associacions de víctimes, el sector social de la discapacitat, les associacions de prevenció d'accidents de trànsit i de foment de la seguretat viària i els centres de recerca i les organitzacions professionals, econòmiques i socials més representatives directament relacionades amb el trànsit i la seguretat viària.

3. El Consell funciona en ple, en comissió permanent, en comissions i en grups de treball.

4. A les comunitats autònomes que no hagin rebut el traspàs de funcions i serveis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor, i a les ciutats de Ceuta i Melilla hi ha una Comissió del Consell. Així mateix, funciona una Comissió del Consell per a l'estudi del trànsit i la seguretat viària a les vies urbanes.

Les comunitats autònomes que hagin rebut el traspàs de funcions i serveis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor poden establir els seus propis consells autonòmics de trànsit i seguretat viària.

5. El Consell Superior de Trànsit i Seguretat Viària exerceix les funcions següents:

a) Informar i, si escau, proposar plans d'actuació conjunta en matèria de trànsit i seguretat viària per donar compliment a les directrius del Govern o per sotmetre'ls a la seva aprovació. Aquestes propostes, que no són vinculants, han de considerar, en particular, la viabilitat tècnica i financera de les mesures que incloguin.

b) Assessorar els òrgans superiors i directius del Ministeri de l'Interior en aquesta matèria.

c) Informar els convenis o tractats internacionals sobre trànsit o seguretat viària abans de la prestació del consentiment de l'Estat per obligar-s'hi.

d) Informar o proposar, si escau, els projectes de disposicions generals que afectin el trànsit i la seguretat viària.

e) Informar sobre la publicitat dels vehicles de motor.

f) Impulsar, mitjançant les propostes corresponents, l'actuació dels diferents organismes, entitats i associacions que desenvolupin activitats en aquesta matèria.

g) Conèixer i informar sobre l'evolució de la sinistralitat vial a Espanya.

6. La composició, l'organització i el funcionament del Consell es determinen reglamentàriament. A aquests efectes, es poden crear consells territorials de seguretat viària. En tot cas, hi ha d'haver un equilibri entre els col·lectius representats i entre els diferents sectors que representen.

CAPÍTOL III

Conferència Sectorial de Trànsit i Seguretat Viària

Article 9. Conferència Sectorial de Trànsit i Seguretat Viària.

1. Es crea la Conferència Sectorial de Trànsit i Seguretat Viària com a òrgan de cooperació entre l'Administració General de l'Estat i les administracions de les comunitats autònomes que hagin assumit competències per a la protecció de persones i béns i el manteniment de l'ordre públic i que hagin rebut el traspàs de funcions i serveis en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor. La

conferència sectorial ha de desenvolupar una actuació coordinada en aquesta matèria, amb atenció als principis de lleialtat institucional i respecte recíproc en l'exercici de les competències atribuïdes a les administracions esmentades.

2. La conferència sectorial ha d'aprovar el seu reglament intern, que en regula l'organització i el funcionament.»

2. El títol del capítol I del títol II queda redactat de la manera següent:

«CAPÍTOL I

Normes de comportament en la circulació»

3. L'article 12 queda redactat de la manera següent:

«Article 12. *Obres i activitats prohibides.*

1. La realització d'obres, instal·lacions, col·locació de contenidors, mobiliari urbà o qualsevol altre element o objecte de forma permanent o provisional a les vies objecte d'aquesta Llei necessita autorització prèvia del titular d'aquestes i es regeix pel que disposa la normativa de carreteres i les normes municipals. Les mateixes prescripcions són aplicables a la interrupció de les obres, per raó de les circumstàncies o característiques especials del trànsit que es pot dur a terme a petició de l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit.

Així mateix, la realització d'obres a les vies ha de ser comunicada amb anterioritat al seu inici a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si escau, a l'autoritat autonòmica o local responsable, que, sense perjudici de les facultats de l'òrgan competent per a l'execució de les obres, dicta les instruccions que resultin procedents en relació amb la regulació, l'ordenació, la gestió i la vigilància del trànsit, tenint en compte el calendari de restriccions a la circulació i les que es derivin d'altres autoritzacions a aquesta.

Les infraccions al que disposa aquest apartat, així com la realització d'obres a la carretera sense senyalització o sense que aquesta s'atengui a la reglamentació tècnica sobre el particular, se sancionen en la forma prevista a la normativa de carreteres, sense perjudici de la normativa municipal sancionadora.

2. Es prohibeix llançar, dipositar o abandonar sobre la via objectes o matèries que puguin entorpir la lliure circulació, parada o estacionament, fer-los perillosos o deteriorar aquella o les seves instal·lacions, o produir-hi o en els seus voltants efectes que modifiquin les condicions apropiades per circular, parar o estacionar.

3. Qui hagi creat sobre la via algun obstacle o perill, ho ha de fer desaparèixer com més aviat millor, i cal adoptar mentrestant les mesures necessàries perquè pugui ser advertit pels altres usuaris i perquè no es dificulti la circulació.

4. Es prohibeix llançar a la via o als voltants qualsevol objecte que pugui donar lloc a la producció d'incendis o, en general, posar en perill la seguretat viària.

5. Es prohibeix l'emissió de pertorbacions electromagnètiques, sorolls, gasos i altres contaminants a les vies objecte d'aquesta Llei, en els termes que es determini per reglament.

6. Es prohibeix carregar els vehicles de manera diferent del que es determini per reglament.

7. No poden circular per les vies objecte d'aquesta Llei els vehicles amb nivells d'emissió de soroll superiors als que estableix el reglament, emetent gasos o fums en valors superiors als límits establerts, ni quan hagin estat objecte d'una reforma d'importància no autoritzada. Tots els conductors de vehicles queden obligats a col·laborar a les proves reglamentàries de detecció que permetin comprovar les possibles deficiències indicades.

8. La celebració d'activitats o esdeveniments organitzats amb fins recreatius, turístics o tradicionals, en els quals no existeix competició esportiva, però que necessitin per al seu desenvolupament l'ocupació total o parcial de la via, i que interfereixin en la fluïdesa i seguretat ordinària de la circulació de la mateixa, han de ser comunicades pels seus promotors o organitzadors amb una antelació mínima de deu dies hàbils pel que fa a la seva data de celebració, a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si escau, a l'autoritat autonòmica o local responsable en matèria de seguretat viària, perquè aquest organisme pugui estimar la procedència de la seva celebració en el moment indicat, tenint en compte l'afectació provocada i el calendari de restriccions a la circulació i, si escau, dictar les instruccions que resultin procedents en relació amb la regulació, l'ordenació, la gestió i la vigilància del trànsit. Els organitzadors són responsables de comunicar, per mitjans telemàtics, l'inici i la fi de l'ús excepcional de la via a l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació, gestió, vigilància i disciplina del trànsit, per a la seva publicació al punt d'accés nacional en matèria de trànsit.

Així mateix, quan es tracti de la celebració d'altres activitats o esdeveniments el desenvolupament dels quals no impliqui ocupació de les vies, però sí que puguin generar un nombre de desplaçaments anormalment elevat, i afectin la fluïdesa i la seguretat ordinàries d'aquestes, els seus promotors o organitzadors també tenen l'obligació de comunicar-ho a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si escau, a l'autoritat autonòmica o local responsable en matèria de seguretat viària amb anterioritat al seu inici perquè aquestes autoritats puguin definir, si així resulta procedent, la regulació, l'ordenació, la gestió i la vigilància del trànsit específiques que s'hagin d'executar.»

4. S'incorporen al final de l'apartat 1 de l'annex VI les dades següents:

- «– Classe per emissions de CO₂ [s'aplica a vehicles pesants].
- Data de reclassificació.
- CO₂ a g/tkm [s'aplica a vehicles pesants].
- Massa màxima en càrrega tècnicament admissible del vehicle [s'aplica a vehicles pesants].»

5. L'apartat quatre incorpora a l'ordenament espanyol l'article 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de febrer de 2022, per la qual es modifiquen les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE i (UE) 2019/520, pel que fa a l'aplicació de gravàmens als vehicles per la utilització de determinades infraestructures.

6. Es modifica la lletra b) de l'apartat 2 de la disposició final segona, que queda redactada de la manera següent:

«2. Així mateix, s'habilita específicament el Govern:

a) per modificar els conceptes bàsics continguts a l'annex I d'acord amb la variació de les seves definicions que es produeixi en l'àmbit d'acords i convenis internacionals amb transcendència a Espanya.

b) per modificar l'annex II i l'annex relatiu al quadre de llindars d'emissió per identificar un vehicle com a gran emissor en funció de la tipologia del vehicle.»

Disposició final segona. *Modificació del Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals.*

S'introdueixen les següents modificacions en el text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març:

Un. S'afegeix una lletra v) a l'apartat 3 de l'article 20, amb la redacció següent:

«v) A les zones de baixes emissions, la circulació de vehicles que superin els límits o categories màximes que s'hagin establert per circular-hi.»

Dos. Es modifica l'apartat 1 de l'article 24, que queda redactada de la manera següent:

«1. L'import de les taxes previstes per la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic local es fixa d'acord amb les regles següents:

a) Amb caràcter general, prenent com a referència el valor que tindria al mercat la utilitat derivada d'aquesta utilització o aprofitament, si els béns afectats no fossin de domini públic. Amb aquesta finalitat, les ordenances fiscals poden assenyalar en cada cas, atenent la naturalesa específica de la utilització privativa o de l'aprofitament especial de què es tracti, els criteris i els paràmetres que permetin definir el valor de mercat de la utilitat derivada.

En els supòsits d'aprofitament especial del domini públic local mitjançant la circulació en zones de baixes emissions de vehicles que superin els límits o les categories màximes de lliure circulació, es pot utilitzar com a valor de referència de mercat el cost que hagi hagut d'abonar aquest vehicle si hagués estacionat en un aparcament públic en lloc de circular per la zona qualificada de baixes emissions.

b) Quan s'utilitzin procediments de licitació pública, l'import de la taxa queda determinat pel valor econòmic de la proposició sobre la qual recaigui la concessió, autorització o adjudicació.

c) Quan es tracti de taxes per utilització privativa o aprofitaments especials constituïts al sòl, subsol o vol de les vies públiques municipals, a favor d'empreses explotadores de serveis de subministraments que resultin d'interès general o afectin la generalitat o una part important del veïnat, l'import d'aquestes consisteix, en tot cas i sense cap excepció, en l'1,5 per cent dels ingressos bruts procedents de la facturació que obtinguin anualment en cada terme municipal les empreses esmentades.

A aquests efectes, s'han d'incloure entre les empreses explotadores dels serveis esmentats les empreses distribuïdores i comercialitzadores d'aquests.

No s'han d'incloure en aquest règim especial de quantificació de la taxa els serveis de telefonia mòbil.

Aquest règim especial de quantificació s'aplica a les empreses a què fa referència aquest paràgraf c), tant si són titulars de les xarxes corresponents a través de les quals s'efectuen els subministraments com si, no sent titulars d'aquestes xarxes, ho són de drets d'ús, accés o interconnexió a aquestes.

A efectes del que disposa aquest paràgraf, s'entén per ingressos bruts procedents de la facturació els que, sent imputables a cada entitat, hagin estat obtinguts per aquesta com a contraprestació pels serveis prestats a cada terme municipal.

No s'inclouen entre els ingressos bruts, a aquests efectes, els impostos indirectes que graven els serveis prestats ni les partides o quantitats cobrades per compte de tercers que no constitueixin un ingrés propi de l'entitat a què s'apliqui aquest règim especial de quantificació de la taxa. Així mateix, no s'inclouen entre els ingressos bruts procedents de la facturació les quantitats percebudes per els serveis de subministrament que hagin de ser utilitzats en les instal·lacions que

estiguin inscrites a la secció 1a o 2a del Registre administratiu d'instal·lacions de producció d'energia elèctrica dependent de la Direcció General de Política Energètica i Mines, com a matèria primera necessària per a la generació d'energia susceptible de tributació per aquest règim especial.

Les empreses que emprin xarxes alienes per efectuar els subministraments han de deduir dels seus ingressos bruts de facturació les quantitats satisfetes a altres empreses en concepte d'accés o interconnexió a les xarxes. Les empreses titulars d'aquestes xarxes han de computar les quantitats percebudes per aquest concepte entre els ingressos bruts de facturació.

L'import derivat de l'aplicació d'aquest règim especial no es pot repercutir a les persones usuàries dels serveis de subministrament a què fa referència aquest paràgraf c).

Les taxes regulades en aquest paràgraf c) són compatibles amb altres taxes que puguin establir-se per la prestació de serveis o la realització d'activitats de competència local, de les quals les empreses a què es refereix aquest paràgraf c) hagin de ser subjectes passius d'acord amb el que estableix l'article 23.1.b) d'aquesta Llei, i queda exclosa, pel pagament d'aquesta taxa, l'exacció d'altres taxes derivades de la utilització privativa o l'aprofitament especial constituït en el sòl, el subsòl o el vol de les vies públiques municipals.»

Tres. Es modifica la disposició adicional cinquena, a fi d'adaptar-la al règim de finançament de les entitats locals que preveu aquesta Llei:

«Els pressupostos generals de l'Estat de cada any han d'incloure crèdit destinat a l'aportació al Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FSPJ) que preveu l'article 56 de la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible.

Les subvencions a les entitats locals que tinguin a càrrec seu el servei urbà col·lectiu de transport s'han d'imputar al precitat Fons en els termes recollits a la indicada Llei 9/2025, de mobilitat sostenible.»

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

L'apartat 1 de l'article 85 del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, queda redactat de la manera següent:

«1. Dins del respecte a les lleis, els convenis col·lectius poden regular matèries d'índole econòmica, laboral, sindical i, en general, totes les altres que afectin les condicions d'ocupació i l'àmbit de relacions dels treballadors i les organitzacions representatives amb l'empresari i les associacions empresarials, inclosos els procediments per resoldre les discrepàncies sorgides en els períodes de consulta que preveuen els articles 40, 41, 47 i 51; els laudes arbitralis que es puguin dictar a aquests efectes tenen la mateixa eficàcia i tramitació que els acords en el període de consultes, i són susceptibles d'impugnació en els mateixos termes que els laudes dictats per a la solució de les controvèrsies derivades de l'aplicació dels convenis.

Sense perjudici de la llibertat de les parts per determinar el contingut dels convenis col·lectius, en la negociació d'aquests ha d'haver-hi, en tot cas, el deure de negociar mesures adreçades a promoure la igualtat de tracte i d'oportunitats entre dones i homes en l'àmbit laboral o, si escau, plans d'igualtat amb l'abast i el contingut que preveu el capítol III del títol IV de la Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes.

Igualment, a través de la negociació col·lectiva s'han de negociar protocols d'actuació que recullin mesures de prevenció de riscos específicament referides a l'actuació davant de catàstrofes i altres fenòmens meteorològics adversos.

Així mateix, hi ha el deure de negociar mesures per promoure l'elaboració de plans de mobilitat sostenible a la feina amb l'abast i contingut que preveu la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, orientats a buscar solucions de mobilitat que prevegin l'impuls del transport col·lectiu, la mobilitat de baixes emissions, la mobilitat activa i la mobilitat compartida o col·laborativa, amb la finalitat d'assolir els objectius de qualitat de l'aire i de reducció d'emissions, així com d'evitar la congestió i prevenir els accidents en els desplaçaments a la feina.»

Disposició final quarta. *Modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.*

La Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres queda modificada en els termes següents:

Un. L'article 9 queda redactat en els termes següents:

«Article 9.

1. La Conferència Sectorial de Transports promou i facilita l'exercici coordinat de les potestats públiques de les administracions de l'Estat i de les comunitats autònomes en matèria de transports i mobilitat, i assegura el manteniment d'un sistema comú de transports a tota la nació. D'acord amb el que disposa l'article 147 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, està constituïda pel membre del Govern que, en representació de l'Administració General de l'Estat, resulti competent en matèria de transports, i pels membres corresponents dels consells de govern, en representació de les comunitats autònomes i de les ciutats de Ceuta i Melilla.

2. La Conferència Sectorial de Transports es regeix pel que disposen els articles 147 i següents de la Llei 40/2015.

Qualsevol modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, ha de respectar les competències en matèria de transports atribuïdes a les comunitats autònomes pels seus estatuts d'autonomia.»

Dos. Les referències a la Conferència Nacional de Transports recollides a l'article 10 s'entenen fetes a la Conferència Sectorial de Transports.

Tres. L'article 11 queda redactat en els termes següents:

«Article 11.

1. A l'objecte de dur a terme la coordinació immediata i ordinària de les competències estatals i autonòmiques, ha d'existir, la Comissió de Directors Generals de Transport Terrestre, integrada pels titulars de les direccions generals competents en matèria de transport terrestre de les comunitats autònomes i ciutats de Ceuta i Melilla. La Comissió ha d'estar presidida pel director general de Transport Terrestre de l'Administració de l'Estat, i s'ha de reunir almenys quatre vegades l'any.

Quan la naturalesa dels assumptes de què s'ha de tractar així ho requereixi, es poden incorporar a la Comissió els titulars d'altres direccions generals de les administracions esmentades.

2. La Comissió de Directors Generals de Transport terrestre ha d'actuar com a òrgan ordinari de coordinació tècnica i administrativa en matèria de transports terrestres, entre les diferents administracions públiques, i ha de deliberar sobre tots els assumptes de la competència dels seus membres que puguin afectar el funcionament adequat del sistema de transports.

Així mateix, la comissió esmentada ha d'actuar com a òrgan de suport i de discussió prèvia de la Conferència Sectorial de Transports, la qual pot delegar-li el coneixement dels assumptes de la seva competència.

La Comissió de Directors Generals pot crear les subcomissions i els grups de treball que siguin necessaris.»

Quatre. L'apartat 2 de l'article 42 queda redactat de la manera següent:

«Article 42.

2. No obstant el que disposa el punt anterior, no és necessària l'obtenció d'autorització prèvia per dur a terme els modes de transport següents:

a) Transport de viatgers o mercaderies realitzat en vehicles la velocitat màxima autoritzada dels quals no superi els 40 quilòmetres per hora, llevat que reglamentàriament es fixi un llindar menor.

b) Transport realitzat en vehicles que portin unit de forma permanent màquines o instruments com els destinats a grups electrògens, grues d'elevació, equips de sondeig, etc., constituint aquestes màquines o instruments l'ús exclusiu del vehicle. Aquesta exempció ha d'incloure el transport a bord d'aquests vehicles de les peces, eines o altres administracions que siguin necessaris per al funcionament correcte de la màquina o l'equip o l'adequada prestació dels serveis a què estan destinats.

c) A més, es pot exonerar reglamentàriament de l'obligació de disposar d'autorització els qui realitzin exclusivament altres formes de transport que tinguin una escassa incidència en el mercat de transport, per raó de la naturalesa de la mercaderia transportada, de les distàncies curtes recorregudes o de la petita capacitat de càrrega dels vehicles en què es duguin a terme.»

Cinc. L'article 62 queda redactat de la manera següent:

«Article 62.

1. Els transports per carretera es classifiquen, segons la seva naturalesa, en públics i privats.

2. Són transports públics aquells que es duen a terme per compte d'altri mitjançant retribució econòmica.

3. Són transports privats els que es duen a terme per compte propi, bé sigui per satisfer necessitats particulars, bé com a complement d'altres activitats principals dutes a terme per empreses o establiments del mateix subjecte, i directament vinculats al desenvolupament de les activitats esmentades.

Els serveis de mobilitat col·laborativa, entesos com els que s'efectuen a títol no onerós excepte per la compartició de despeses, en què diversos usuaris comparteixen un vehicle de turisme en un mateix viatge, es consideren transports privats particulars. En aquests serveis, els usuaris poden posar-se en contacte a través d'una plataforma d'intermediació, i les empreses que realitzen aquesta activitat d'intermediació poden fer-ho a títol onerós. A fi de delimitar els supòsits en què la contraprestació rebuda pel conductor o conductora pugui implicar la realització d'un transport públic, es pot establir reglamentàriament un barem de costos per a aquests serveis de mobilitat col·laborativa.»

Sis. L'article 64 queda redactat de la manera següent:

«Article 64.

1. Els transports públics de viatgers per carretera poden ser regulars, discrecionals i a demanda.

Són transports regulars els que s'efectuen dins els itineraris preestablerts, i amb subjecció a calendaris i horaris prefixats.

Són transports discrecionals els que es duen a terme sense subjecció a itinerari, calendari ni horari preestablert.

Són transports a la demanda els que es presten prèvia sol·licitud de l'usuari, poden estar subjectes o no a un itinerari, calendari i horari prefixat i són exercits en el marc d'un contracte del sector públic.

2. Els transports públics de mercaderies per carretera tenen en tot cas la consideració de discrecionals, encara que s'hi produeixi una reiteració d'itinerari, calendari o horari.»

Set. L'article 70 queda redactat de la manera següent:

«Article 70.

1. La prestació dels serveis regulars permanents de transport de viatgers d'ús general ha de ser precedida del corresponent i fundat acord del Consell de Ministres sobre l'establiment o la creació dels serveis esmentats, el qual ha de ser acompanyat de l'aprovació del projecte de prestació corresponent d'aquests.»

Vuit. L'article 71 queda redactat de la manera següent:

«Article 71.

Els transports públics regulars de viatgers d'ús general tenen el caràcter de serveis públics de titularitat de l'Administració, podent ser utilitzats, sense discriminació, per qualsevol persona que ho vulgui en les condicions que estableix aquesta Llei i en les normes dictades per a la seva execució i desplegament.

Com a regla general, la prestació dels serveis públics esmentats l'ha de dur a terme l'empresa a què l'Administració adjudiqui el corresponent contracte de concessió de serveis. Això no obstant, l'Administració pot optar per la gestió directa d'un servei quan consideri que és més adequat a l'interès general en funció de la naturalesa i les característiques.

En el que no preveu aquesta Llei ni en la reglamentació de la Unió Europea relativa als serveis públics de transport de viatgers per carretera o en les normes reglamentàries dictades per a l'execució i el desplegament d'aquestes disposicions, la prestació dels serveis de transports esmentats es regeix per les regles que estableix la legislació general sobre contractació del sector públic que siguin aplicables.

En el cas que el contracte adoptés la forma de contracte de serveis, s'adjudica d'acord amb els procediments que estableix la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic i la seva normativa de desplegament.»

Nou. L'article 72 queda redactat de la manera següent:

«Article 72.

1. Amb l'objecte de garantir la cohesió territorial, els contractes de concessió dels serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general s'han d'adjudicar per l'Administració amb caràcter exclusiu, i no se'n poden atorgar d'altres que cobreixin trànsits coincidents, llevat dels supòsits que reglamentàriament s'exceptuin per raons fundades d'interès general o quan en el plec del contracte es fixin limitacions a aquesta regla general, amb el detall dels trànsits existents o previstos que no s'han de prestar en exclusiva i que han de ser aprovats pel Consell de Ministres.

En conseqüència, amb caràcter general, els nous serveis que siguin creats no poden incloure trànsits que ja estiguin atesos per altres de preexistents.

Tampoc no procedeix l'establiment d'un nou servei quan l'escassa entitat dels nuclis de població que hauria d'atendre i la proximitat geogràfica amb què ja són atesos per un altre servei no permetin definir un trànsit significativament diferent.

2. Als efectes assenyalats en el punt anterior, els tràfics constitutius de cada servei estan determinats per la relació de localitats o nuclis de població diferenciats entre els quals es realitza el transport, i efectuen parada els vehicles per prendre i deixar els viatgers que es desplacin entre aquests.

Únicament s'han de tenir en compte, a l'efecte de l'apreciació de possibles coincidències, les parades dels serveis preexistents entre les quals estiguin autoritzats trànsits en el moment en què s'iniciï la tramitació del nou servei.»

Deu. L'article 133 queda redactat de la manera següent:

«Article 133.

1. L'activitat d'arrendament de vehicles sense conductor pot ser realitzada lliurement per totes les empreses que compleixin les obligacions que, per raons d'índole fiscal, social i laboral o de seguretat ciutadana o vial, els vinguin imposades per la legislació reguladora d'aquestes matèries.

L'activitat consistent en la utilització concatenada i intensiva d'un vehicle llogat sense conductor per un nombre indeterminat de persones usuàries dins d'una zona de servei determinada, estant disponible per ser utilitzat mitjançant l'ús d'aplicacions mòbils, constitueix una modalitat d'arrendament sense conductor.

2. Fora dels supòsits de col·laboració que preveu aquesta Llei, els titulars d'autoritzacions de transport únicament poden desenvolupar la seva activitat mitjançant vehicles cedits o arrendats per altres, quan aquests vehicles estiguin exclusivament dedicats a l'arrendament sense conductor pel titular, que ha de ser una empresa professionalment dedicada a aquesta activitat.»

Disposició final cinquena. *Modificació de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.*

La Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, queda modificada en els termes següents:

L'apartat 1 de l'article 15 queda redactat en els termes següents:

«1. Amb caràcter previ a l'aprovació de qualsevol estudi o projecte sobre actuacions recollides a l'annex II de la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, i sempre que el seu import total estimat, sense incloure IVA, sigui superior als indicats en l'esmentat annex, s'ha de dur a terme un estudi de rendibilitat en què quedi prou acreditada la procedència de la seva execució i la inexistència d'alternatives més econòmiques i eficients, i que serveixi per a la prioritització de l'actuació en relació amb la resta d'actuacions incloses en el mateix programa.

Aquest estudi de rendibilitat s'entén equivalent a l'estudi que preveu l'article 52 de la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, i s'han d'incorporar els elements que preveu aquesta.

En qualsevol cas, també és preceptiva la realització d'una anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental de l'actuació en els casos que preveu l'article 51 de la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible.»

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

La Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari queda modificada en els termes següents:

Un. L'apartat 1 de l'article 5 queda redactat en els termes següents:

«1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de fer pública l'estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General destinada a satisfer les necessitats futures de mobilitat. Aquesta estratègia, que cobreix un període temporal d'almenys cinc anys, és renovable, estableix un marc general de prioritats i financer i està basada en l'eficiència econòmica i social i en el finançament sostenible del sistema ferroviari, ha de tenir en compte, si escau, les necessitats globals de la Unió Europea. S'estableix després de la tramitació del procediment en què, en els termes que s'estableixin per reglament, es dona audiència a les administracions públiques autonòmiques i locals afectades i als altres interessats.

L'estratègia s'ha de fer des d'una perspectiva intermodal per garantir l'optimització dels recursos invertits i la seva assignació eficient entre modes de transport que proporcionin una cobertura adequada de transport públic a tot el territori.

Així mateix, l'estratègia indicativa ha de ser coherent amb l'Instrument de planificació estratègica estatal en mobilitat (IPEEM) que preveu la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, i adequar-se a les condicions que s'hi estableixin.

Això no obstant, aquesta intermodalitat ha de tenir en compte el dèficit històric en la inversió en línies de ferrocarril convencional i el seu ús compatible amb les mercaderies, així com el paper essencial que el ferrocarril convencional té en la vertebració de l'Espanya buidada.

Per raons d'interès general, i mentre s'assoleixin els objectius de neutralitat climàtica que estableix el «Pla nacional integrat d'energia i clima 2021-2030», en l'horitzó 2050, es garanteix el manteniment i la millora de les infraestructures existents que estiguin afectes al servei ferroviari, així com la modernització de les línies de tren convencional, es millora la inversió en rodalies ferroviàries i, si escau, la construcció de noves infraestructures de comunicació amb la finalitat de garantir l'accessibilitat i la connectivitat territorial.

El Consell Assessor del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'informar d'aquesta estratègia indicativa.

S'han de delimitar reglamentàriament els supòsits en què, per raons d'interès general i social, es poden aprovar inversions no previstes en l'estratègia indicativa, així com la seva revisió. En aquests casos, és preceptiu l'informe del Consell Assessor de Transports i Mobilitat Sostenible.»

Dos. L'apartat 2 de l'article 5 queda redactat en els termes següents:

«2. Correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, escoltats els administradors d'infraestructures i les comunitats autònomes afectades, la planificació i l'establiment o la modificació de les línies ferroviàries o els trams d'aquestes, d'estacions de transport de viatgers i de terminals de transport de mercaderies, integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, seguint els principis que estableix l'estratègia indicativa del desenvolupament, manteniment i renovació de les infraestructures ferroviàries integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.»

Tres. L'apartat 3 de l'article 5 queda redactat en els termes següents:

«3. Per a l'establiment d'una línia o tram, d'una estació de transport de viatgers o d'una terminal de transport de mercaderies integrants de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, o la seva modificació significativa des del punt de vista del traçat o de les seves condicions funcionals o d'explotació, és necessària l'aprovació, pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, d'un estudi informatiu, d'acord amb el que preveu aquesta Llei i la normativa reglamentària que la desplega.

L'estudi informatiu comprèn l'anàlisi i la definició, tant dels aspectes geogràfics, que tenen en compte, entre altres aspectes, la integració de la infraestructura en el territori, especialment en el seu pas per nuclis urbans, com dels aspectes funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada i, si escau, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada, tenint en compte la funcionalitat present i futura de les infraestructures entre els criteris a considerar per a aquesta selecció. Si escau, l'estudi informatiu ha d'incloure l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades amb el contingut que preveu la legislació ambiental i constitueix el document bàsic a l'efecte de la corresponent avaluació ambiental que preveu la legislació ambiental.

Prèviament a la redacció de l'Estudi Informatiu que preveu l'apartat 4 d'aquest article, s'ha de fer un estudi de viabilitat que inclogui una anàlisi prèvia d'alternatives, considerant també les de tipus estratègic i l'alternativa de mantenir la situació existent, així com un estudi de la demanda i una anàlisi cost-benefici; tot això, com a ajuda a la presa de decisions sobre l'execució de l'actuació des del punt de vista socioeconòmic. Aquesta avaluació s'entén equivalent a l'anàlisi preliminar de rendibilitat socioambiental que preveu l'article 51 de la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, i s'han d'incorporar els elements que preveu. El Consell Assessor de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'informar de l'estudi de viabilitat. S'ha de determinar per reglament el contingut del dit estudi.

Així mateix, és preceptiva la inclusió a l'estudi informatiu d'un estudi de rendibilitat econòmic, social, ambiental i, si escau, financera de les alternatives que s'hi presentin d'acord amb el que preveu l'article 52 de la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible.

Sense perjudici del que pugui establir la legislació ambiental, no és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu quan es tracti d'obres de reposició, de conservació, de condicionament de traçat, d'eixamples de plataforma o de desdoblaments de via sobre aquesta, electrificació, senyalització i, en general d'aquelles que no suposin una modificació substancial del traçat de les línies existents. A aquests efectes, s'entén per traçat d'una línia o tram de línia una franja de terreny les dimensions de la qual s'han de determinar per reglament. Tampoc és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu per a l'establiment d'estacions de transport de viatgers de rodalies i baixadors i terminals de transport de mercaderies de mida reduïda segons es determini reglamentàriament.

La realització d'una avaluació *ex ante* en els termes que preveuen els articles 51 i 52 de la Llei 9/2025, de mobilitat sostenible, ha de ser preceptiva també per a les actuacions que es trobin dins de les previsions de l'annex II de la llei esmentada i no requereixin estudi informatiu.»

Quatre. L'apartat 2 de l'article 6 queda redactat en els termes següents:

«Article 6.

2. L'aprovació del corresponent projecte bàsic o el de construcció de línies ferroviàries, trams de les mateixes, estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies o de modificació de les preexistents que requereixi la utilització de nous terrenys, suposa la declaració d'utilitat pública o interès social,

la necessitat d'ocupació i la declaració d'urgència d'aquesta, a efectes de l'expropiació forçosa dels terrenys en què s'hagi de construir la línia, el tram, l'estació de transport de viatgers o la terminal de transport de mercaderies, o que siguin necessaris per modificar les preexistents, d'acord amb el que preveu la legislació expropiatòria.

En cas que hagin de ser afectats serveis, instal·lacions de serveis, accessos o vies de comunicació, es pot optar per l'expropiació o per la reposició d'aquests. En aquest darrer supòsit, la titularitat d'aquests serveis o vies reposats, així com les responsabilitats i les obligacions derivades del seu funcionament, manteniment i conservació, corresponen al titular originari d'aquests. Per via reglamentària es regula l'audiència d'aquest en el corresponent procediment, la seva intervenció a la recepció de les obres realitzades per a la reposició i el règim de responsabilitat, la qual continua en tot cas sent del titular originari, llevat d'acord exprés en contra.

Els titulars de béns o instal·lacions per a la prestació de serveis d'interès general que impedeixin o entorpeixin significativament l'execució d'aquestes obres estan obligats a retirar-los o modificar-los totalment i efectivament en el termini màxim de sis mesos a partir de la sol·licitud de l'administrador d'infraestructures ferroviàries. El cost de la retirada o modificació l'abona l'administrador d'infraestructures ferroviàries, llevat que els béns o les instal·lacions es trobin ubicats a les zones de limitació a la propietat, en virtut d'autorització en què s'estableixi l'obligació per al titular d'aquesta de retirar-los al seu càrrec quan sigui requerit per necessitats dels administradors d'infraestructures ferroviàries.

Alternativament, durant el termini de dos mesos des de la sol·licitud esmentada, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot convenir amb els titulars de béns o instal·lacions afectades que les actuacions necessàries les duguï a terme aquest administrador d'infraestructures ferroviàries.

En tots els casos, si la inactivitat o la tardança en la retirada o la modificació impedeixen l'inici o la continuïtat de les obres d'infraestructures ferroviàries que els afectin, el requeriment efectuat té els efectes de resolució administrativa de l'administrador d'infraestructures notificada als efectes d'imposició de multes coercitives, d'acord amb el que disposa la legislació estatal sobre règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú. L'import de les multes esmentades és del deu per cent del pressupost de licitació de les unitats d'obra afectades, i es pot imposar amb periodicitat mensual fins a un màxim de deu.

Transcorregut el termini de sis mesos indicat en el tercer paràgraf d'aquest apartat sense que s'hagi realitzat la modificació necessària, total i efectiva, per part del titular, ni hi hagi hagut acord amb l'administrador d'infraestructures ferroviàries per a la seva execució per part d'aquest o per fixar-ne el cost, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot procedir subsidiàriament a la realització de les modificacions de serveis, béns o instal·lacions afectades, amb independència de les responsabilitats civils pels perjudicis i els sobre costos de l'obra i de la imposició, si escau, de les multes coercitives que corresponguin. En cas de procedir-se a l'execució subsidiària, no és possible que simultàniament s'imposin multes coercitives.

En ambdós supòsits, i sense perjudici de la formalització de lliurament de la documentació legal i tècnica descriptives de l'actuació de modificació de serveis duta a terme, la titularitat i el servei restituïts han de passar de forma plena a la persona titular del servei existent que hagi estat modificat, amb efectes des de la data que s'indiqui en la notificació que a aquest efecte duguï a terme l'administrador d'infraestructures ferroviàries, i sense que aquesta actuació pugui donar lloc a cap dret ni indemnització a favor del titular esmentat.»

Cinc. L'apartat 4 de l'article 6 queda redactat en els termes següents:

«Article 6.

4. Els administradors d'infraestructures ferroviàries poden, mitjançant conveni de col·laboració, encomanar a altres administracions públiques territorials, entitats de dret públic i societats vinculades, participades o dependents d'aquestes administracions, les facultats corresponents a la contractació d'obres ferroviàries a la xarxa ferroviària d'interès general. La comanda no comprèn, en cap cas, l'aprovació del projecte de construcció, ni afecta les funcions de supervisió i recepció de l'obra.

Així mateix, en el cas d'execució d'obres ferroviàries que formin part d'actuacions d'integració ferroviària en sòl urbà o urbanitzable, els administradors d'infraestructures ferroviàries poden subscriure amb altres administracions públiques, entitats de dret públic i societats vinculades, participades o dependents d'aquestes administracions, convenis per a l'execució i el finançament d'aquestes actuacions amb la finalitat de desenvolupar àmbits urbà sostenibles amb una millor mobilitat i equipaments al servei de la ciutadania.»

Sis. S'afegeix un nou paràgraf a l'article 7.3 amb la redacció següent:

«3. [...]

L'execució d'obres o actuacions de construcció, reparació o conservació de línies ferroviàries, de trams d'aquestes o d'altres elements de la infraestructura que tenen la consideració d'obres d'interès general segons aquest article, no poden ser suspeses cautelament per cap altra Administració pública en l'exercici de les competències que els puguin correspondre. Les mesures cautelars només poden ser adoptades pels òrgans jurisdiccionals competents.»

Set. S'afegeix un nou paràgraf a l'article 7.4 amb la redacció següent:

«4. [...]

Cap Administració pública, fora dels casos que preveu la normativa ferroviària, no pot acordar la suspensió de les activitats vinculades al trànsit ferroviari. Les mesures cautelars només poden ser adoptades pels òrgans jurisdiccionals competents.»

Vuit. S'afegeix un apartat 8 a l'article 59 amb la redacció següent:

«8. Quan es tracti d'un servei subjecte a obligació de servei públic que ja es prestava, i, en els casos en què els treballadors, en l'exercici del dret que tenen atribuït, hi accedeixin, el nou adjudicatari se subroga en la relació laboral dels empleats de l'anterior contractista per cobrir la dotació mínima assenyalada en els plecs de licitació o, en el cas d'adjudicació directa, en la mateixa autorització.»

Nou. S'afegeix una disposició addicional vint-i-novena que queda redactada en els termes següents:

«1. Es declaren contraris a l'interès general els actes i els acords que infringeixin les normes compreses al capítol II del títol II d'aquesta Llei, i poden ser impugnats directament per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries davant els òrgans de l'ordre jurisdiccional contenciós administratiu, amb petició expressa de suspensió. El Tribunal s'ha de pronunciar sobre aquesta suspensió en el primer tràmit següent a la seva petició.

2. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior i d'acord amb el procediment que preveu l'article 67 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, el delegat del Govern, a instància del secretari d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, pot suspendre els actes i els acords adoptats per

les entitats locals que suposin una infracció manifesta del que disposa el capítol II del títol II d'aquesta Llei.»

Deu. S'hi afegeix una disposició transitòria onzena *bis*, que queda redactada en els termes següents:

«Disposició transitòria onzena *bis*. *Informe del Consell Assessor per als estudis informatius en tramitació.*

Els estudis informatius en tramitació a data d'entrada en vigor d'aquesta disposició transitòria que no tinguin estudi de viabilitat previ han de ser informats pel Consell Assessor.»

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

S'introdueix una disposició addicional cinquanta-setena a la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic amb la redacció següent:

«Disposició addicional cinquanta-setena. *Revisió d'actes en els procediments d'adjudicació de contractes regits pel Reglament (CE) núm. 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i pel qual es deroguen els Reglaments (CE) 1107/70 del Consell:*

La regulació continguda en els capítols IV i V del títol I del llibre primer d'aquesta Llei i en la seva normativa de desplegament resulta directament aplicable als contractes de servei públic de transport de viatgers regulats en el Reglament (CE) núm. 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera.»

Disposició final vuitena. *Títol competencial.*

1. Aquesta Llei es dicta conjuntament a l'empara de les competències exclusives de l'Estat que preveu l'article 149.1. 1a de la Constitució espanyola, de regulació de les condicions bàsiques que garanteixen la igualtat de tots els espanyols en l'exercici dels drets i en el compliment dels deures constitucionals; a l'article 149.1.13a de la Constitució espanyola, en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica; a l'article 149.1.18a de la Constitució espanyola, relativa les bases del règim jurídic de les administracions públiques i el procediment administratiu comú; a l'article 149.1.23a de la Constitució espanyola, de legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, sense perjudici de les facultats de les comunitats autònomes d'establir normes addicionals de protecció, i a l'article 149.1.25a de la Constitució espanyola, de bases del règim miner i energètic.

2. Així mateix, aquesta Llei es dicta també a l'empara de les competències exclusives de l'Estat que preveuen els articles 149.1.7a de la Constitució espanyola, de legislació laboral, en relació amb la disposició transitòria primera i la disposició final tercera; 149.1.15a de la Constitució espanyola, de foment i coordinació general de la investigació científica i tècnica, en relació amb el títol V (innovació i digitalització del transport i la mobilitat); 149.1.20a de la Constitució espanyola, de ports i aeroports d'interès general, en relació amb la disposició addicional quarta; 149.1.21a de la Constitució espanyola, de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma, trànsit i circulació de vehicles de motor, en relació amb el títol III (planificació i gestió d'infraestructures per al transport i els serveis de transport),

el títol VI (millora de la competitivitat en el transport de mercaderies i la logística), així com la disposició addicional vuitena i la disposició addicional novena.

3. En els preceptes d'aquesta Llei dictats a l'empara de la competència estatal de legislació bàsica, la seva aplicació s'entén sense perjudici de les competències legislatives i executives de les comunitats autònomes en el desenvolupament de la legislació bàsica esmentada, d'acord amb els seus estatuts d'autonomia.

Disposició final novena. *Desplegament reglamentari.*

S'autoritza el Govern per dictar les disposicions necessàries per a l'execució i el desplegament del que disposa aquesta Llei.

Disposició final desena. *Començament en l'ús del procediment de finançament del transport públic col·lectiu urbà de viatgers.*

El procediment de finançament del transport públic col·lectiu urbà de viatgers que preveu l'article 55 i següents de la Llei s'ha de començar a utilitzar en l'exercici pressupostari següent al de la publicació de les bases reguladores de les subvencions amb aquesta finalitat i s'ha de liquidar en l'exercici pressupostari posterior.

Les bases reguladores corresponents a les subvencions als costos operatius de la prestació del servei s'han de publicar en un termini màxim de dotze mesos des de l'entrada en vigor de la Llei.

De conformitat amb el que estableix l'article 7 de la Llei orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera, l'import màxim de les subvencions s'ha d'ajustar a les disponibilitats pressupostàries de cada any.

Disposició final onzena. *Salvaguarda del rang de disposicions reglamentàries.*

Les disposicions reglamentàries que conté aquesta Llei poden ser modificades per normes del mateix rang reglamentari.

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

El Decret 137/1960, de 4 de febrer, pel qual es convalida la taxa per despeses i remuneracions en direcció i inspecció de les obres, queda modificat en els termes següents:

S'afegeix un article tercer *ter* amb la redacció següent:

«La present taxa no és aplicable a la prestació de treballs facultatius de direcció i inspecció de les obres realitzades en l'àmbit de les carreteres de l'Estat.»

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

El reglament a què fa referència l'article 2.2 lletra d) pel qual es reguli el funcionament i les competències de l'Oficina Gestora de l'espai controlat de proves ha d'estar aprovat abans del 30 de juny de 2026.

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

El Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions queda modificat en els termes següents:

L'apartat 2 de l'article 8 queda redactat en els termes següents:

«2. Les entitats locals han de vetllar per disposar d'instruments que facilitin a les empreses operadores de serveis de recàrrega, en condicions de concurrència competitiva i transparència, la tramitació i la ubicació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics, d'accés públic dins i fora de les Zones de Baixes Emissions, de manera que s'estableixi una xarxa mínima de recàrrega compassada al creixement del parc de vehicles elèctrics. Amb aquesta finalitat, les entitats locals han d'incloure, a la normativa municipal que desplegui la zona de baixes emissions, objectius anuals mínims d'implantació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics a l'interior i exterior de la zona de baixes emissions.»

Disposició final quinzena. *Modificació del Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres.*

El Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, queda modificat en els termes següents:

Un. L'apartat 2 de l'article 68 queda redactat en els termes següents:

«2. El plec ha de contenir les clàusules administratives particulars següents:

- a) Els trànsits que defineixen el servei.
- b) L'itinerari o les infraestructures pels quals concretament hagi de discórrer el servei, quan sigui pertinent.
- c) La modalitat de contractació de la gestió del servei, atenent el que disposa l'article 66.
- d) El procediment que se segueix per a l'adjudicació del contracte, atenent al que disposa l'article 73.1 de la LOTT i, quan aquesta s'hagi de dur a terme mitjançant procediment obert, el règim de ponderació de baixes temeràries o desproporcionades, en concordança amb les prescripcions de l'article 74.4 de la Llei referida.
- e) Les condicions mínimes de solvència tècnica, professional i econòmica que, si escau, ha de complir el contractista a fi que resulti garantida l'adequada prestació del servei de què es tracti de manera continuada. Així mateix, les regles d'acumulació de solvència tècnica i professional en cas de presentació de proposicions conjuntes, atenent el que disposa l'article 80.2. Quant a les regles per acumular la solvència econòmica, s'han de seleccionar les que resultin més apropiades entre les descrites a l'article 69 i s'han d'acumular mitjançant suma aritmètica.
- f) El dret del contractista a fer pròpia, si escau, la totalitat o una part dels ingressos derivats de l'explotació del servei.
- g) Els criteris o fórmules d'aplicació per a la revisió de les tarifes que hagin d'abonar els usuaris.
- h) Altres compensacions a què, si escau, tingui dret el contractista per la prestació del servei, indicant els paràmetres sobre la base dels quals han de calcular-se.
- i) El cànon o participació que, si escau, hagi de satisfer el contractista a l'Administració i els paràmetres sobre la base dels quals s'ha de calcular, d'acord amb criteris de proporcionalitat, sense que afecti significativament l'estructura de costos del servei.

j) Les instal·lacions fixes que hagi d'aportar el contractista per a la prestació del servei, únicament quan així s'hagi previst expressament en el projecte aprovat pel Consell de Ministres i resulti acreditat que persisteixen les circumstàncies que, en el seu moment, van justificar aquesta previsió.

k) Les màquines o les eines o, si escau, els mitjans electrònics, informàtics o telemàtics de què s'ha de proveir el contractista per facilitar a l'Administració el control adequat de les dades d'explotació del servei i dels ingressos generats per la seva prestació.

l) El compromís del contractista de sotmetre's a l'arbitratge de les Junes Arbitrals del Transport en relació amb qualsevol controvèrsia amb els usuaris sobre la prestació del servei.

m) El termini de durada del contracte.

n) Qualsevol altres pactes o condicions que consideri pertinents la Direcció General de Transport Terrestre per definir correctament els drets i les obligacions de l'Administració titular del servei i del contractista.»

Dos. L'apartat 2 de l'article 80 queda redactat en els termes següents:

«2. Diverses empreses poden presentar una proposició conjunta, sense necessitat de constituir una unió temporal ni cap altra forma de col·laboració empresarial, sempre que facin constar expressament el seu compromís de constituir una persona jurídica que compleixi les exigències assenyalades als articles 43.1.b) de la LOTT i 36 d'aquest Reglament abans de l'adjudicació del contracte, en cas que la seva oferta sigui la millor valorada.

En el supòsit regulat en aquest apartat, les empreses que presentin la proposició conjunta han d'acreditar les condicions de solvència tècnica, professional i econòmica exigides a l'article 69 i al plec de clàusules administratives particulars i prescripcions tècniques del contracte, i s'acumulen a efectes de la determinació de la solvència les característiques acreditades per cadascuna.

Cap de les empreses que formulin una proposició conjunta pot presentar una altra proposició alternativa, ja sigui individualment o juntament amb altres.»

Disposició final setzena. *Modificació de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric.*

S'afegeix un paràgraf a l'apartat 1 de l'article 53, que queda redactat de la manera següent:

«Les infraestructures elèctriques per a l'alimentació de les estacions de recàrrega que recorren des del punt de connexió amb xarxa de distribució o transport fins al punt de recàrrega mateix que no requereixin declaració d'utilitat pública ni avaluació d'impacte ambiental, estan exemptes de les autoritzacions que preveu aquest apartat. Abans de l'energització d'aquestes instal·lacions, el titular ha de presentar un projecte d'execució juntament amb una declaració responsable que acrediti el compliment de la normativa de qualitat i seguretat industrial que li sigui aplicable i en què es justifiqui que l'actuació no es troba dins l'àmbit d'aplicació de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. Per reglament l'òrgan competent en energia pot establir si és necessària la presentació de documentació addicional per estar subjecte a aquesta excepció.»

Es modifica la disposició addicional vint-i-unena, amb la redacció següent:

«Sense perjudici del que preveu aquesta Llei, les autoritats portuàries i els gestors d'aeroports i infraestructures ferroviàries, en la seva condició de consumidors, poden prestar serveis de subministrament elèctric a embarcacions, aeronaus i ferrocarrils i serveis inherents a la prestació del servei, respectivament.

Alternativament, les autoritats portuàries, en la seva condició de consumidors, poden cedir o transmetre, totalment o parcialment, el dret per a la prestació de serveis de subministrament elèctric a embarcacions, i serveis inherents a la prestació del servei, a tercers que hagin estat autoritzats per a la prestació dels serveis esmentats d'acord amb el que preveu el text refós de la Llei de ports i de la marina mercant.

Així mateix, les persones jurídiques que tinguin la condició de consumidors, i que hagin estat autoritzades per una autoritat portuària, d'acord amb el que preveu el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, per prestar el servei de subministrament d'energia elèctrica a vaixells, poden fer lliurament d'energia elèctrica a vaixells a títol oneros, així com prestar el conjunt de serveis que puguin ser inherents a aquest lliurament.»

S'introdueix un article 4 *bis* a la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, amb la redacció següent:

«Article 4 *bis*. *Mecanisme de planificació de posicions per a alimentació de demanda.*

1. A partir del 15 de novembre de 2025, cada quatre mesos, l'operador del sistema ha de remetre a la Secretaria d'Estat d'Energia un informe que ha de contenir una llista dels nusos de la xarxa de transport on sigui possible canviar la finalitat de les posicions ja existents o previstes, o introduir posicions al pla de desenvolupament de la xarxa de transport. En aquest darrer cas, han de concórrer simultàniament al nus a incorporar noves posicions les circumstàncies següents:

a) S'hagin rebut sol·licituds de demanda susceptibles de ser connectades a la xarxa de transport i no hagi estat possible atendre-les exclusivament per la inexistència de posicions disponibles.

b) Existeixi viabilitat física per poder introduir posicions addicionals en el pla de desenvolupament de la xarxa de transport vigent al nus on s'hagi formulat la petició.

c) No suposin increment de costos d'inversió per al sistema més enllà de les posicions que, per la configuració de la subestació, hagin de ser sufragats pel sistema.

d) Hi hagi capacitat d'accés no atorgada per alimentar la demanda sol·licitada.

L'informe ha de recollir motivadament si es donen les circumstàncies per incloure al pla de desenvolupament de la xarxa de transport vigent cadascuna de les posicions que reculli la llista.

Per als nusos inclosos a la llista que estiguin reservats per a un concurs de generació, l'operador del sistema ha d'incloure en aquest informe si hi ha alguna posició entre les planificades per a evacuació de generació susceptible de ser utilitzada per a la connexió d'aquestes demandes.

2. El mecanisme de planificació de posicions per a alimentació de demanda que preveu l'apartat anterior també s'aplica a les peticions dels distribuïdors que siguin per atendre creixements no vegetatius de la demanda. El distribuïdor ha de justificar els projectes de consum que motivin aquest increment no vegetatiu de demanda i aportar informació detallada a l'operador del sistema. En aquest supòsit, no es té en compte en l'aplicació de la condició c) de l'apartat 1 el cost de la posició de suport a l'empresa distribuïdora, ja que aquesta és sufragada pel sistema.

3. Una vegada rebut l'informe anteriorment assenyalat, en el termini de dos mesos, la persona titular de la Secretaria d'Estat d'Energia ha de dictar una resolució incorporant les posicions que es considerin necessàries en el pla de

desenvolupament de la xarxa de transport, o canviant la finalitat de les que ja es preveuen o existeixen, per a l'alimentació dels projectes que hagin demostrat maduresa i fermesa, ja sigui de manera directa o a través del distribuïdor. Aquestes posicions tenen consideració d'instal·lacions planificades i incloses en els plans d'inversió als efectes de l'atorgament dels permisos. En cap cas el nombre de posicions incorporat en una subestació per aquest mecanisme ha de ser superior al d'un carrer d'acord amb la configuració de la subestació, addicionals a les existents i a les que ja estan incloses al pla de desenvolupament de la xarxa de transport aprovat en virtut del que preveu l'article 4 d'aquesta Llei.

4. Si hi ha nusos on s'hagin activat concursos de demanda exclusivament per la inexistència de posicions per connectar les peticions existents, els concursos iniciats s'han de resoldre arxivant-se per pèrdua d'objecte i l'operador del sistema atorga les peticions d'accés i connexió associades a aquests per prelatió temporal.

5. En els casos en què no sigui possible aplicar el mecanisme de planificació de posicions regulat en aquest article perquè no és ampliable la subestació, perquè no es pot incorporar el nombre de posicions necessàries per atendre la demanda o perquè són necessàries actuacions addicionals per poder ser ateses, l'operador del sistema ha d'analitzar si és possible atendre aquesta demanda mitjançant el mecanisme previst a l'article 4.4 d'aquesta Llei.»

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

Es modifica l'apartat 5 de l'article 4 amb la redacció següent:

«5. Els subjectes acollits a alguna de les modalitats d'autoconsum regulades es poden acollir a qualsevol altra modalitat diferent, adequant-ne les instal·lacions i ajustant-se al que disposen els règims jurídics, tècnics i econòmics regulats en aquest Reial decret i en la resta de normativa que els sigui aplicable.

No obstant això:

i. En el cas d'autoconsum col·lectiu, aquest canvi l'ha de dur a terme simultàniament tots els consumidors participants, associats a la mateixa instal·lació de generació.

ii. En cap cas un subjecte consumidor no pot estar associat de forma simultània a més d'una de les modalitats d'autoconsum regulades en aquest article amb l'única excepció d'un autoconsum individual sense excedents combinat amb un autoconsum mitjançant instal·lacions properes i associades a través de la xarxa.

iii. En els casos en què es realitzi autoconsum mitjançant instal·lacions properes i associades a través de la xarxa, l'autoconsum ha de pertànyer a la modalitat de subministrament amb autoconsum amb excedents.»

Disposició final divuitena.

Es modifica l'article 3.13 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, amb la redacció següent:

«13. Autoritzar les instal·lacions elèctriques següents:

b) Instal·lacions de producció incloent-hi les infraestructures d'evacuació, transport secundari, distribució, escomeses, línies directes, i les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW, que excedeixin l'àmbit territorial d'una

comunitat autònoma, així com les línies directes connectades a instal·lacions de generació de competència estatal.»

Es modifiquen els articles 53.1 i 53.2 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, amb la redacció següent:

«1. Per a la posada en funcionament de noves instal·lacions de transport, distribució, producció, línies directes, així com per a infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW, que preveu aquesta Llei o la modificació de les existents requereix les autoritzacions administratives següents:

[...]

2. L'Administració pública competent pot establir que determinats tipus de modificacions no substancials de les instal·lacions de transport, distribució i producció, línies directes, així com les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW no quedin sotmeses a les autoritzacions administratives prèvies que preveuen els apartats 1.a) i b).»

Es modifica l'article 54.1 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric, amb la redacció següent:

«1. Es declaren d'utilitat pública les instal·lacions elèctriques de generació, transport, distribució d'energia elèctrica, així com les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW, a efectes de l'expropiació forçosa dels béns i drets necessaris per al seu establiment i de la imposició i l'exercici de la servitud de pas.»

Es modifica l'article 11.1 del Reial decret 184/2022, de 8 de març, pel qual es regula l'activitat de prestació de serveis de recàrrega energètica de vehicles elèctrics:

«Article 11. *Règim d'autorització de les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de punts de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW.*

1. Les infraestructures elèctriques, inclosos els accessos i extensions de xarxa, així com els centres de transformació i de seccionament, de les estacions de recàrrega de vehicles elèctrics de potència superior a 3.000 kW queden sotmeses al procediment d'autorització que sigui aplicable, de conformitat amb l'article 53 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del Sector Elèctric.»

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

Cinc. S'afegeix un nou article 23.bis, que queda redactat de la manera següent:

«Article 23 bis. *Garanties econòmiques necessàries per a la tramitació dels procediments d'accés i connexió d'instal·lacions de demanda.*

1. Des del 28 de desembre de 2023, per a les instal·lacions de demanda d'electricitat, el sol·licitant, abans de fer la sol·licitud d'accés i connexió a la xarxa

de transport, o si escau a la xarxa de distribució, ha de presentar, davant l'òrgan competent en energia de les comunitats autònomes on s'ubiqui la instal·lació de consum, resguard acreditatiu d'haver dipositat una garantia econòmica per un import equivalent a 40 €/kW sol·licitat. En el cas de les instal·lacions d'emmagatzematge, la garantia a presentar amb anterioritat a la sol·licitud d'accés per a la demanda d'electricitat és de 20 €/kW sol·licitat.

En el cas d'instal·lacions de demanda que s'ubiquin en un territori que excedeixi una comunitat autònoma, la garantia s'ha de dipositar davant la Caixa General de Dipòsits.

Una vegada emès el permís d'accés, si aquest s'ha atorgat per una capacitat inferior a la sol·licitada, el titular del permís pot modificar la quantia de la garantia dipositada per ajustar-la a la capacitat atorgada.

2. Queden exemptes de la presentació de la garantia a què fa referència l'apartat anterior les instal·lacions de demanda el punt de connexió de les quals sigui de tensió inferior a 36 kV. Així mateix, també queden exemptes de la presentació de la garantia a què fa referència l'apartat anterior, quan les instal·lacions siguin per desenvolupar projectes estratègics enfocats a reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle de transport.

3. La presentació del resguard acreditatiu a què es refereix l'apartat primer és requisit imprescindible per a la iniciació dels procediments d'accés i connexió per part del gestor de la xarxa de transport, o si escau, del gestor de la xarxa de distribució. Per fer-ho, l'òrgan competent ha de trametre al sol·licitant la confirmació de la presentació adequada de la garantia per part del sol·licitant.

Als efectes anteriors, la presentació davant l'òrgan competent del resguard acreditatiu d'haver constituït la garantia s'ha de fer acompanyar d'una sol·licitud expressa perquè aquest òrgan es pronunciï sobre si la garantia està constituïda adequadament, a fi de poder presentar aquesta confirmació davant del gestor de xarxa pertinent i que aquest pugui admetre la sol·licitud. La sol·licitud ha d'incloure la xarxa de transport o distribució a què es preveu sol·licitar l'accés i la connexió. Si la sol·licitud o el resguard de dipòsit de la garantia que l'acompanyen no fossin d'acord amb la normativa, l'òrgan competent requereix l'interessat perquè l'esmeni. A aquests efectes, es considera com a data de presentació de la sol·licitud aquella en què hagi estat duta a terme l'esmena.

El termini perquè l'òrgan competent es pronunciï sobre l'adequada constitució de la garantia és de tres mesos a comptar de la data de presentació de la sol·licitud o, si escau, des de la data en què aquesta hagi estat esmenada. D'acord amb la disposició addicional tercera de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, una vegada superat el termini anterior sense que l'òrgan competent s'hagi pronunciat respecte de la sol·licitud, el pronunciament del dit òrgan s'entén realitzat en el sentit negatiu.

4. La finalitat de la garantia que es constitueixi de conformitat amb el que disposa aquest article, és el subministrament d'un consum concret.

En el resguard de la garantia s'ha d'indicar expressament la referència a aquest article, així com, almenys, les dades de la instal·lació següents: nom i ubicació del consum, codi CNAE del consum i capacitat sol·licitada d'aquest per a la seva identificació.

La modificació de les garanties presentades, en qualsevol moment anterior al contracte d'accés, si aquesta modificació suposa que la instal·lació no pugui ser considerada aquesta a l'efecte d'accés i connexió, ha de suposar la pèrdua automàtica dels permisos d'accés i/o connexió concedits o sol·licitats. Es considera que la instal·lació de demanda no és la mateixa si el seu centre geomètric es desplaça una distància superior a 10 km.

5. La garantia econòmica és cancel·lada quan el peticionari formalitzi el contracte d'accés per una potència contractada en el període P1 d'almenys un 50 % de la capacitat d'accés concedida. La cancel·lació es du a terme en el

termini màxim de tres mesos des de la sol·licitud del peticionari aportant el corresponent contracte d'accés.

6. La caducitat dels permisos d'accés i de connexió d'acord amb el que estableix l'article 26 d'aquest Reial decret suposa l'execució immediata per l'òrgan competent de les garanties econòmiques presentades per a la tramitació de la sol·licitud d'accés a la xarxa de transport o distribució, segons escaigui en cada cas.

Això no obstant, l'òrgan competent pot exceptuar l'execució de la garantia dipositada si la caducitat dels permisos d'accés i de connexió està motivada perquè un informe o una resolució d'una Administració pública impedeixi la construcció de les instal·lacions de demanda, i així ho sol·licita el titular dels permisos.»

Disposició final vintena. *Modificació de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica.*

Un. Es modifica l'apartat 1 de l'article 15 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica amb la redacció següent:

«1. El Govern ha de posar a disposició del públic la informació dels punts de recàrrega elèctrica per a vehicles d'accés públic, dins de l'any posterior a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, a través del Punt d'Accés Nacional d'Informació de Trànsit en temps real gestionat per l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit. Per això, amb caràcter previ, els prestadors del servei de recàrrega elèctrica han de remetre per mitjans electrònics al Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic informació actualitzada de la localització, les característiques i la disponibilitat de les instal·lacions esmentades, així com del preu de venda al públic de l'electricitat o del servei de recàrrega.

El Govern ha de vetllar especialment pel compliment del que estableix el Reial decret 639/2016, de 9 de desembre, pel qual s'estableix un marc de mesures per a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius, d'acord amb els informes que preveuen el Reglament (UE) 2023/1804 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2023, relatiu al desplegament d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE, pel que fa a garantir la interoperabilitat dels punts de recàrrega accessibles al públic.»

Dos. S'afegeix un nou apartat 2 *bis* a l'article 15 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica amb la redacció següent:

«2.*bis*. Els qui tinguin la titularitat de les instal·lacions de subministrament de combustibles i carburants a vehicles el volum anual agregat de vendes de gasolina i gasoil A dels quals sigui superior o igual a 10 milions de litres a partir del 2025 han d'instal·lar i/o acreditar, per cadascuna d'aquestes instal·lacions, almenys un grup de recàrrega que ofereixi una potència disponible recàrrega amb una potència disponible individual d'almenys 150 kW de recàrrega elèctrica en corrent continu, que ha de prestar servei en un termini de vint-i-un mesos a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei. Les instal·lacions que compleixin aquests requisits a partir del 2027 ha d'instal·lar o acreditar un grup de recàrrega d'almenys 600 kW que inclogui almenys un punt de recàrrega amb una potència disponible individual d'almenys 150 kW de recàrrega elèctrica en corrent continu en un termini de 12 mesos.»

Tres. Es modifica l'apartat 11 de l'article 15 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica que queda amb la redacció següent:

«11. En el cas de concessions en xarxes estatals de carreteres, les obligacions a què es refereixen els apartats 2, 3, 4, 5 i 6 d'aquest article corresponen a les persones concessionàries d'aquestes. El règim d'obligacions és el mateix que el que s'estableix per als qui ostenten la titularitat d'instal·lacions de subministrament de combustibles i carburants a vehicles, d'acord amb el que indiquen els apartats esmentats d'aquest article. Pel que fa a les obligacions de l'apartat 2 *bis*, només són aplicables a les instal·lacions de subministrament de combustibles i carburants a vehicles que formin part de concessions en xarxes estatals de carreteres licitades a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.»

Quatre. S'hi afegeix un article 15 *bis*, amb la redacció següent:

«Article 15 *bis*. *Planificació, desplegament i instal·lació d'infraestructura de recàrrega del vehicle elèctric.*»

1. El Govern ha d'elaborar un Pla estatal per al desplegament de la infraestructura pública de recàrrega del vehicle elèctric per tal d'impulsar i accelerar la descarbonització del sector del transport a través de l'electrificació del transport per carretera. El Pla aborda les necessitats de desplegament d'infraestructura pública de recàrrega, especialment en aquelles àrees del país on la iniciativa privada no proporciona les infraestructures adequades, ja sigui per a vehicles lleugers o per a les necessitats específiques dels vehicles pesants, i ha de recollir les mesures regulatòries, financeres, o d'altres que puguin ser adequades per afavorir aquest desplegament. Aquest Pla es regeix pel que estableix el Reglament (UE) 2023/1804 del Parlament Europeu i del Consell de 13 de setembre de 2023, relatiu al desplegament d'una infraestructura per als combustibles alternatius i pel qual es deroga la Directiva 2014/94/UE i el corresponent Marc d'acció nacional per al desenvolupament del mercat pel que fa als combustibles alternatius en el sector del transport i al desplegament de la infraestructura corresponent. Així mateix, ha de tenir en compte el que preveu el Pla nacional integrat d'energia i clima i les seves darreres revisions. Durant el procés d'elaboració del Pla estatal esmentat, es pot sol·licitar informe al Grup de Treball per al desplegament de la infraestructura de recàrrega (GTIRVE).»

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

Es modifiquen els apartats 3, 4, 6 i 7 de l'article 59 que queden redactats en els termes següents:

«3. Per a la concessió de cada ajut, en el termini de trenta dies des de l'entrada en vigor del present Reial decret llei, la comunitat autònoma beneficiària ha de presentar a la Seu Electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, un certificat signat pel Conseller amb competències en transport, que acrediti que des de l'1 de gener de 2025 fins a la data de signatura del certificat s'ha implantat un descompte del 100 % en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes, i que existeix el compromís de mantenir la mesura fins al 31 de desembre de 2025. Aquest compromís s'entén únicament als efectes de les ajudes recollides en aquest Reial decret llei per a l'any 2025. La presentació d'aquest document ha d'anar acompanyada de la documentació requerida a les comunitats autònomes per a la concessió dels ajuts regulats al capítol I del títol II d'aquest Reial decret llei que sigui aplicable a les beneficiàries dels ajuts regulats en aquest article.

4. La concessió d'aquestes ajudes s'atorga mitjançant resolució del titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. La resolució posa fi a la via administrativa. La competència per aprovar les despeses i autoritzar els compromisos, els reconeixements d'obligacions i les propostes de pagament que siguin procedents, així com expedir i autoritzar els documents comptables derivats d'aquestes operacions, correspon a la persona titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. L'ordenació i la instrucció del procediment l'han de fer la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat.»

«6. Les quanties de les ajudes a concedir als beneficiaris i els crèdits amb càrrec als quals es financen, a la secció 17, «Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible», servei 41, «Direcció General d'Estratègies de Mobilitat», programa 441M, «Subvencions i suport al transport terrestre», en el concepte 453, «Subvencions per establir descomptes d'abonaments de transport i títols multiviatge», són els següents:

a) Comunitat Autònoma de Canàries, 120.000.000,00 euros, en el subconcepte 17.41.441M.453.01 «a la Comunitat Autònoma de Canàries per a l'establiment d'un descompte del 100 % als usuaris recurrents en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries» o equivalent.

b) Comunitat Autònoma de les Illes Balears, 63.000.000,00 euros, en el subconcepte 17.41.441M.453.02 «a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'establiment d'un descompte del 100 % als usuaris recurrents en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les Illes Balears» o equivalent.

7. Els beneficiaris tenen dret al pagament d'una bestreta per un import equivalent al 65 % de la quantia de l'ajut, a abonar durant l'exercici de 2025.

Per al seu finançament s'han de tramitar, si escau, les corresponents modificacions pressupostàries a càrrec del pressupost del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Durant l'any 2026 s'ha de procedir a la liquidació de l'ajut i l'abonament o reintegrament del saldo corresponent d'acord amb els termes de la resolució que a aquest efecte aprovi la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. En cap cas l'import a abonar pot superar l'import màxim concedit.»

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

Aquesta Llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

3 de desembre de 2025.

FELIPE R.

El president del Govern,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

ANNEX I**Provisió de dades de transport i mobilitat**

Aquest annex recull la informació relativa al subministrament de dades de transport de persones i mobilitat per donar compliment a les obligacions que estableix el capítol III del títol V d'aquesta Llei.

1. Dades de l'oferta de serveis programats de transport de persones.

Es refereix a tota la informació de serveis de transport de persones que estan programats mitjançant horaris o freqüències i a disposició de la ciutadania per facilitar-ne la mobilitat:

a) Serveis de transport inclosos: Aeri, ferroviari, metro, tramvia, autobús urbà i interurbà, així com qualsevol altre servei de transport de persones que es puguin incloure dins d'aquesta categoria.

b) Responsables del subministrament de dades: els operadors de transport, les autoritats de transport metropolità, les administracions públiques i qualsevol altra entitat en el seu paper de generadora de serveis de transport de persones o d'intermediària, cadascuna respecte a les dades que corresponen a la seva comesa.

c) Dades estàtiques a proporcionar: rutes, parades, horaris, característiques especials del servei, tarifes, punts de reserva i venda, accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda, informació mediambiental, serveis addicionals al transport, i qualsevol altra informació que pugui resultar d'interès per a la programació i realització del viatge; tot això, d'acord amb la informació sobre serveis de transport programat requerida a l'annex del Reglament delegat 2024/490 de la Comissió, de 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926 de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa al subministrament de serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals a tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'estableixi en aquest sentit per a aquest tipus de dades.

d) Dades dinàmiques a proporcionar: informació en temps real referent a horaris de pas, retards, incidències, i qualsevol altra informació que pugui resultar d'interès en el desenvolupament del viatge; tot això, d'acord amb la informació sobre serveis de transport programat requerida a l'annex del Reglament delegat 2024/490 de la Comissió, de 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926 de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa al subministrament de serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals a tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'estableixi en aquest sentit per a aquest tipus de dades.

e) Dades històriques a proporcionar: dades històriques de retards i cancel·lacions; tot això, d'acord amb la informació sobre serveis de transport programat requerida en l'annex del Reglament delegat 2024/490 de la Comissió del 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926 de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa al subministrament de serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals a tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'estableixi en aquest sentit per a aquest tipus de dades.

f) Actualització de dades: Els responsables del subministrament de dades han d'actualitzar oportunament les dades quan es produeixin canvis i han de corregir sense demora les dades inexactes que detectin ells mateixos o per indicació del Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal, d'usuaris finals, desenvolupadors o de qualsevol altra entitat intermediària.

g) Formats: estàndard europeu NeTEx, GTFS (General Transit Feed Specification) SIRI, DATEX II o GTFS Realtime, segons correspongui, o formats alternatius que siguin autoritzats pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En les dades que incloguin

toponímia, aquesta és la corresponent a la designació oficial i, en la resta dels casos que sigui aplicable, l'idioma emprat als textos de les dades ha d'incloure almenys el castellà.

h) Forma de provisió de dades: El proveïdor de dades ha de proporcionar una forma d'accés al fitxer o conjunt de fitxers a través d'internet, amb un protocol estàndard i, si escau, la informació d'autenticació que permeti la descàrrega automatitzada de la informació per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. Dades de l'oferta de serveis a la demanda de transport de persones i mobilitat.

Es refereix a tota la informació de serveis a la demanda de transport de persones i de mobilitat que estan a disposició de la ciutadania per facilitar-ne la mobilitat, prèvia sol·licitud.

a) Serveis de transport i mobilitat inclosos: serveis d'autobús o transbordador a la demanda, taxi, vehicle de turisme amb conductor, cotxe o moto compartit, cotxe o moto de lloguer, bicicleta, cicle o patinet compartit, bicicleta, cicle o patinet de lloguer, i tots els serveis de transport de persones i mobilitat que es duguin a terme mitjançant demanda.

b) Responsables del subministrament de dades: els operadors de transport, autoritats de transport metropolità, administracions públiques i qualsevol altra entitat en el seu paper de generadora de serveis de transport de persones o proveïdora de serveis de mobilitat, o d'intermediària, cadascuna respecte a les dades que corresponen a la seva comesa.

c) Dades que s'han de proporcionar: disponibilitat, ubicació i forma d'accés als vehicles, característiques especials del servei, tarifes, punts de reserva i venda, accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda, informació mediambiental i qualsevol altra informació que pugui resultar d'interès per a les possibles persones usuàries d'aquests serveis; tot això, d'acord amb la informació sobre serveis de transport i mobilitat a la demanda requerida a l'annex del Reglament delegat 2024/490 de la Comissió, de 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926 de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa al subministrament de serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals a tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'estableixi en aquest sentit per a aquest tipus de dades.

d) Actualització de dades: Els responsables del subministrament de dades han d'actualitzar oportunament les dades quan es produeixin canvis i han de corregir sense demora les dades inexactes que detectin ells mateixos o per indicació del Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal, d'usuaris finals, desenvolupadors o de qualsevol altra entitat intermediària.

e) Formats: formats estandarditzats o alternatius que siguin autoritzats pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En les dades que incloguin toponímia, aquesta és la corresponent a la designació oficial i, en la resta dels casos que sigui aplicable, l'idioma emprat als textos de les dades ha d'incloure almenys el castellà.

f) Forma de provisió de dades: El proveïdor de dades ha de proporcionar una forma d'accés al fitxer o conjunt de fitxers a través d'internet, amb un protocol estàndard i, si escau, la informació d'autenticació que permeti la descàrrega automatitzada de la informació per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

3. Dades de les infraestructures de transport i altres infraestructures i equipaments al servei del transport i la mobilitat.

Es refereix a tota la informació de les infraestructures vinculades als serveis de transport de persones i rellevant per a aquests.

a) Infraestructures incloses: terminals i estacions, baixadors, intercanviadors, aparcaments dissuasius, aparcaments segurs per a bicicletes, així com qualsevol altra infraestructura de transport i altres infraestructures i equipaments al servei del transport i la mobilitat rellevant per a la programació i realització del viatge.

b) Responsables del subministrament de dades: els titulars de la infraestructura o equipament i els seus gestors, així com qualsevol altre intermediari, cadascun respecte de les dades que corresponen a la seva comesa.

c) Dades estàtiques a proporcionar: andanes, accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda, punts d'informació, reserva i venda, connexions amb altres rutes i modes de transport, aparcaments dissuasius i aparcaments segurs per a bicicletes o cicles, serveis oferts i qualsevol altra informació que pugui resultar d'interès per a la programació i realització del viatge; tot això, d'acord amb la requerida en l'annex del Reglament delegat 2024/490 de la Comissió, de 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926 de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa al subministrament de serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals a tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'estableixi en aquest sentit per a aquest tipus de dades.

d) Dades dinàmiques a proporcionar: informació en temps real sobre el funcionament d'ascensors, escales mecàniques, entrades i sortides tancades i altres serveis, i qualsevol altra informació en temps real que pugui resultar d'interès en el desenvolupament del viatge; tot això, d'acord amb la informació sobre infraestructures de transport i equipaments al servei del transport i la mobilitat requerida a l'annex Reglament delegat 2024/490 de la Comissió, de 29 de novembre de 2023, que actualitza el Reglament delegat (UE) 2017/1926 de la Comissió, de 31 de maig de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa al subministrament de serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals a tota la Unió, i qualsevol altra normativa de caràcter supranacional que s'estableixi en aquest sentit per a aquest tipus de dades.

e) Actualització de dades: els responsables del subministrament de dades han d'actualitzar oportunament les dades quan es produeixin canvis i han de corregir sense demora les dades inexactes que detectin ells mateixos o per indicació del Punt d'Accés Nacional de Transport Multimodal, d'usuaris finals, desenvolupadors o de qualsevol altra entitat intermediària.

f) Formats: formats estandarditzats o alternatius que siguin autoritzats pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En les dades que incloguin toponímia, aquesta és la corresponent a la designació oficial i, en la resta dels casos que sigui aplicable, l'idioma emprat als textos de les dades ha d'incloure almenys el castellà.

g) Forma de provisió de dades: el proveïdor de dades ha de proporcionar una forma d'accés al fitxer o conjunt de fitxers a través d'internet, amb un protocol estàndard i, si escau, la informació d'autenticació que permeti la descàrrega automatitzada de la informació per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

ANNEX II

Actuacions i imports inclosos en la planificació d'infraestructures de transport viàries i ferroviàries de competència estatal

Aquest annex recull les actuacions en infraestructures de transport viàries i ferroviàries de competència estatal a què fa referència els articles del capítol III («Planificació d'infraestructures de transport de competència estatal») del títol III de la llei.

Per a cada tipologia d'actuació indica l'import total estimat mínim segons la definició recollida a l'article 2, sense IVA i en milions d'euros, a partir del qual apliquen les avaluacions *ex ante* a què fa referència els articles 51 i 52 de la llei.

A l'efecte de l'aplicació d'aquesta llei i en cas que una actuació pugui correspondre de manera inequívoca a diverses tipologies, aquesta s'ha d'assignar a la de menor import total estimat d'entre aquestes.

Tipologia d'actuació	Import total estimat mínim, sense IVA (M€)
<i>Actuacions en carreteres de l'Estat</i>	
Noves carreteres o modificacions substancials de les carreteres existents (duplicacions de calçada, augments de capacitat i condicionaments).	30
Nous enllaços o remodelació de nusos existents.	6
Altres actuacions no incloses als apartats anteriors i no recollides a les excepcions de l'article 53 d'aquesta Llei.	30
<i>Actuacions en infraestructura ferroviària de l'Estat</i>	
Nous trams (incloent-hi estacions i terminals de mercaderies).	50
Modificacions de trams (incloent-hi estacions i terminals de mercaderies).	50
Ampliacions de capacitat de trams.	50
Noves estacions i noves terminals de mercaderies.	0
Millora o reposició d'estacions o terminals de mercaderies.	6
Operacions d'integració del ferrocarril en ciutats.	0
Altres actuacions ferroviàries no incloses als apartats anteriors i no recollides a les excepcions de l'article 53 de la Llei.	50