



Propuesta de Enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

7 de febrero de 2023

NOTA

Cada una de las organizaciones firmantes de este documento de propuestas de enmiendas al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible ha contribuido al mismo de forma específica dentro de sus áreas de especialidad, conforme a sus líneas de trabajo consolidadas, y lo ha hecho con el objetivo de ayudar a la mejora de citado texto legal.

Formato empleado para las propuestas de enmienda

- Enmiendas de eliminación: ~~texto a eliminar en rojo y tachado~~
- Enmiendas de sustitución: ~~texto a eliminar en rojo y tachado~~ y texto a añadir en azul, negrita y subrayado
- Enmiendas de adición: texto a añadir en azul, negrita y subrayado

Propuesta de enmienda #1

| | |
|--|---|
| Título de la ley. | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Ley de Movilidad Sostenible | Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público |

Propuesta de enmienda #2

| | |
|--|--|
| Artículo 1. Objeto y finalidad de la Ley. | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Apartado 1 | |
| <p>1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.</p> | <p>1. La presente ley tiene por objeto:</p> <p>a) establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire. la ciudadanía y el tejido social y productivo, colectiva e individualmente, pueda disponer de un sistema multimodal de transporte, eficiente, descarbonizado, respetuoso con la biodiversidad, justo e inclusivo como herramienta para lograr la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad, además de una mayor cohesión social y territorial, contribuir a una actividad productiva resiliente en el marco de la emergencia climática existente, junto a alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y la mejora de la calidad del aire que se determinan en las letras b) y c) de este apartado, así como de reducción de la pérdida de biodiversidad.</p> <p>b) conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible.</p> <p>Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del PNIEC.</p> <p>A ese respecto, se establece en esta ley como el objetivo de partida para 2030 lograr una reducción mínima de 27 Mt CO₂-eq tal y como se especifica en el PNIEC 2021-2030 en vigor,</p> |

| | |
|--|--|
| | <p><u>c) Con respecto a la calidad del aire, se plantea lograr para 2030 que todas las ciudades españolas cumplan los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su versión más reciente o, como mínimo, conforme a los valores de la actualización realizada por la OMS en septiembre de 2021.</u></p> |
| <p>Apartado 2</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>2. En particular esta ley pretende:</p> <p>a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.</p> <p>b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.</p> <p>c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad,</p> <p>d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.</p> <p>e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.</p> | <p>2. En particular esta ley pretende:</p> <p>a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema <u>multimodal</u> integrado de movilidad <u>transporte</u> para todos los ciudadanos y las ciudadanas <u>todas las personas, público, social, eficiente, saludable,</u> seguro, sostenible, <u>descarbonizado, asequible,</u> accesible, e <u>inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.</u></p> <p>b) Facilitar la existencia de un sistema <u>multimodal de</u> transportes de mercancías, <u>y su correspondiente</u> logística, <u>público, social, inclusivo,</u> eficiente, sostenible, <u>descarbonizado y</u> resiliente.</p> <p>c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad <u>multimodal de transporte.</u></p> <p>d) Fortalecer los mecanismos de coordinación <u>y</u> cooperación <u>interadministrativa y de</u> transparencia en <u>la concepción,</u> diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad <u>para el transporte y de los servicios de transporte.</u></p> <p>e) Establecer un modelo de participación de <u>las administraciones públicas</u> (Administración General del Estado, <u>administraciones autonómicas y administraciones locales</u>), en la financiación del transporte <u>público,</u> urbano <u>y rural, e interurbano,</u> que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad, <u>eficiencia energética y respeto medioambiental.</u></p> <p><u>f) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos y recursos humanos y técnicos suficientes para la implantación y desarrollo de este sistema multimodal de transporte.</u></p> <p><u>g) Garantizar que las decisiones de inversión maximicen los beneficios sociales y ambientales, priorizando, no sólo el corto plazo, sino esencialmente el medio y el largo plazo.</u></p> <p><u>h) Descartar cualquier subsidio o rescate destinado a modos y medios de transporte basados en el consumo de combustibles fósiles ya que dificultarían y retrasarían por</u></p> |

| | |
|--|---|
| | <p><u>décadas la necesaria descarbonización de la actividad productiva.</u></p> <p><u>i) Impulsar las actividades que sean intensivas en la generación de empleo sostenible.</u></p> <p><u>j) Acelerar una transición ecológica justa que ponga a todas las personas en el centro, capacitándolas para los nuevos escenarios.</u></p> <p><u>k) Impulsar plataformas de trabajo colaborativo que permitan avanzar más rápidamente en la transición ecológica.</u></p> <p><u>l) Asegurar que el sistema multimodal de transporte toma en consideración la protección de la biodiversidad.</u></p> <p><u>m) Facilitar sistemas alternativos de diversos modos de transportes de mercancías y logísticas que garanticen este servicio esencial de manera integrada, eficiente, accesible, inclusiva, sostenible, segura y resiliente.</u></p> |
|--|---|

Propuesta de enmienda #3

| | |
|---|---|
| Artículo 2. Definiciones. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:</p> <p>a) Accesibilidad: condición que han de reunir los medios, infraestructuras y servicios de transporte para poder ser utilizados y comprendidos por todas las personas, con independencia de sus circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.</p> <p>b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de movilidad activa.</p> <p>c) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.</p> <p>d) Autoridad de transporte metropolitano: entidad administrativa que asume las competencias de más de una administración, creada a través de</p> | <p>1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:</p> <p>a) Accesibilidad: facilidad de acceso <u>a los bienes, servicios y contactos con las demás personas; a un servicio</u> de transporte <u>conformado por la correspondiente</u> infraestructura <u>y los medios de transporte propios de cada modo; a un territorio o desde un territorio al resto de territorios</u>, con independencia de sus <u>las</u> circunstancias de <u>cada persona en cuanto a</u> discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.</p> <p>b) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra <u>la</u> información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de <u>el acceso y los métodos de pago de distintos modos de transporte, conformando una única oferta a disposición del usuario y evitando disponer de un coche en propiedad. Este servicio ofrece la ruta más adecuada optimizando entre los distintos parámetros como tiempo, coste, emisiones de gases de</u></p> |

cualquiera de los instrumentos jurídicos previstos en la normativa vigente, con objeto de realizar o facilitar la gestión integrada del transporte en el área metropolitana correspondiente, incluidos los consorcios de transporte.

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

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

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

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

h) Gestión de la demanda de movilidad: políticas, estrategias y planes que influyen en la conducta de las personas para reducir o redistribuir su demanda de viajes con el fin de promover una movilidad sostenible.

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

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

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

efecto invernadero o promoviendo la movilidad activa.

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

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

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

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

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

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

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

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

m) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo, la pérdida de biodiversidad, la fragmentación de hábitats y la reducción de la conectividad ecológica y fomentando la movilidad y el transporte cero emisiones.

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

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

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

p) Plan de movilidad sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la

medioambientales.o las externalidades del transporte.

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

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

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

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

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

n) Nodo Logístico: área geográfica de intercambio modal de mercancías donde se realizan **funciones intermodales con la inclusión de** actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico

negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

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

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

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

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

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

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

engloba las terminales de transportes de mercancías, [las plataformas intermodales ferroviarias](#), los centros de transporte por carretera, ~~las instalaciones ferroviarias de intercambio modal~~; los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferropuertuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

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

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

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

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

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

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

t) Servicios de movilidad colaborativa o “carpooling”: servicios en los que varias personas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

nn) Pobreza en transporte: es la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes asociados a los sistemas de transporte privado o público, su falta de acceso o su acceso limitado a aquellos necesarios para poder desplazarse en su vida cotidiana a los servicios y actividades

| | |
|--|--|
| | <u>socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.</u> |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del título V, se entenderá por:</p> <p>a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.</p> <p>b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en movilidad y transportes seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.</p> <p>c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad (“espacio controlado de pruebas”): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se regirá bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.</p> <p>d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas (“Oficina”): la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.</p> <p>e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.</p> <p>f) Proyecto piloto de innovación en movilidad (“proyecto” o “proyecto piloto”): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.</p> | <p>2. De manera específica, en relación con el espacio controlado de pruebas regulado en el capítulo I del Título V, se entenderá por:</p> <p>a) Autoridad de supervisión: administración, ente u organismo que, por razón de la materia y el ámbito de actuación del proyecto admitido al espacio controlado de pruebas, esté encargada de llevar a cabo el seguimiento y supervisión de las pruebas integrantes del proyecto de innovación de acuerdo con el protocolo y lo contenido en el capítulo I del Título V. Podrá actuar más de una autoridad de supervisión en cada proyecto en función de cuál sea la administración a la que afecta dicho proyecto según el ámbito competencial y territorial en el que se desarrolla y en función del tipo de transporte afectado.</p> <p>b) Comisión de personas expertas en movilidad: grupo de expertos en movilidad y transportes sostenibilidad del transporte y la movilidad seleccionados, en función de las características de cada proyecto, por la Oficina de una lista de expertos que ejercerá las funciones previstas en el capítulo I del título V de esta ley.</p> <p>c) Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad (“espacio controlado de pruebas”): conjunto de disposiciones que amparan la realización controlada y delimitada de pruebas de un proyecto piloto de movilidad que, sin constituir actividad de transporte o movilidad, se regirá bajo las condiciones del protocolo de admisión y de acuerdo con los límites establecidos en el mismo, todo ello de acuerdo con el marco de la presente ley.</p> <p>d) Oficina Gestora del espacio controlado de pruebas (“Oficina”): la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana asumirá las funciones de esta Oficina incluidas en el capítulo I del título V de esta ley. El funcionamiento de esta Oficina se regulará reglamentariamente.</p> <p>e) Promotor: cualquier persona física o jurídica, pública o privada, con domicilio dentro o fuera de la Unión Europea, que sea responsable del desarrollo de un proyecto piloto conforme a lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.</p> <p>f) Proyecto piloto de innovación en movilidad (“proyecto” o “proyecto piloto”): conjunto de pruebas experimentales de un proyecto de innovación en movilidad que se realiza de forma supervisada, sujetas a las condiciones acordadas en el protocolo y de conformidad con lo previsto en el capítulo I del título V de esta ley.</p> |

Propuesta de enmienda #4

| Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas. | |
|--|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.</p> | <p>1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia de las políticas públicas, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía. <u>El objetivo último de la integración de los distintos modos de transporte ha de ser la reducción global de emisiones y de consumo energético del sector del transporte.</u></p> |

Propuesta de enmienda #5

| Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible. | |
|---|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana.</p> | <p>1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas <u>toda la ciudadanía</u> a <u>la movilidad sostenible y a disfrutar</u> de un sistema de movilidad <u>multimodal de transporte</u> sostenible y justo que <u>tenga como columna vertebral los tres modos más sostenibles: el peatonal, el ciclista y el ferroviario, y como complemento a los otros modos: el carretero, el fluvial, el marítimo y el aéreo, logrando la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad. Por ello, las administraciones públicas han de impulsar el desarrollo e implementación de este sistema multimodal de transporte,</u> en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales <u>productivas</u> y comerciales, y atiende <u>además de atender</u> las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas <u>geográficas</u> afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.</p> <p><u>La movilidad, en tanto que derecho de configuración legal, debe ser interpretado en términos relativos y no absolutos, y debe conjugarse con los derechos constitucionales a la salud y a la protección del medio ambiente.</u></p> |

| Apartado 2 | |
|--|---|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.</p> | <p>2. Las administraciones públicas deberán facilitar garantizar el derecho a la movilidad al transporte sostenible en los términos establecidos en la ley, a través de un mediante el sistema de movilidad multimodal de transporte referido, definido como un constituido por el conjunto de infraestructuras, modos de para el transporte y por los servicios prestados sobre ellas, que faciliten permitan los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.</p> <p><u>El Gobierno elaborará, en el plazo de 1 año tras la aprobación de esta Ley, una Estrategia Nacional para definir, prevenir, atender y evaluar situaciones de pobreza en transporte en hogares o personas individuales.</u></p> |
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>3. El sistema de movilidad definido en el apartado anterior constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, accesible, socialmente inclusivo y respetuoso con la salud y el medioambiente, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.</p> | <p>3. El sistema de movilidad multimodal de transporte definido en el los apartados anteriores constituye un elemento esencial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas de la ciudadanía y su igualdad de sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo a los puestos de trabajo, la formación, los bienes y servicios, la cultura, el ocio y las demás actividades cotidianas. En consecuencia, deberá ser eficaz, seguro, asequible, eficiente, socialmente inclusivo y respetuoso con la salud y el medioambiente, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos.</p> |
| Apartado 4 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.</p> | <p>4. El sistema de movilidad multimodal de transporte facilitará los desplazamientos a pie y en bicicleta, la llamada movilidad activa y sostenible, junto a los desplazamientos en tren, metro y tranvía, por ser los más sostenibles, y podrá incluir servicios de transporte público colectivo regulares, discrecionales o a la demanda, además de los llamados servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.</p> |
| Apartado 5 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida.</p> | <p>5. El sistema de movilidad deberá desarrollarse en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial, y la calidad de vida y la igualdad de género.</p> |

Propuesta de enmienda #6

| Artículo 5. Principios rectores. | |
|---|---|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad. 2. Cohesión social y territorial. La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su lugar de residencia. 3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica. 4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán: <ol style="list-style-type: none"> a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido. b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social. c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano. d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos. 5. Servicio al desarrollo económico sostenible. La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva. | <p>La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad multimodal de transporte en su conjunto: Se incluye la seguridad operacional en la circulación y en las actividades logísticas. la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad. <u>La seguridad tendrá especial atención a las personas usuarias más vulnerables frente a agresiones sexistas consiguiendo trasladar una percepción de transporte seguro.</u> 2. Cohesión social y territorial: La planificación de las políticas de movilidad de transporte deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la igualdad, la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas toda la ciudadanía con independencia de su lugar de residencia. 3. Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica. 4. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. El sistema multimodal de transporte deberá ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberá: <ol style="list-style-type: none"> a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido (tanto terrestre como submarino). b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de desplazamiento, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social. c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano. <u>Garantizar la total descarbonización del sector, la eficiencia energética mediante el uso de energías de origen renovable, y el respeto al entorno natural y urbano.</u> d) Reorientar las prioridades de las para el inversiones en las infraestructuras de para el transporte, basándolas en criterios de equidad, racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, la distribución |

6. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

8. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de Administración Pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.

9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima, la conservación de la biodiversidad y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.

10. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando al ciudadano y ciudadana en el centro de las decisiones.

11. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la "ciudad de proximidad" de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del

poblacional y de servicios, el medioambiente y la salud, la ~~intermodalidad~~ multimodalidad, la tecnología, la seguridad y ~~la~~ el mantenimiento y conservación de las infraestructuras existentes como la red ferroviaria convencional y red básica de mercancías, para el mejor ~~aprovechamiento~~ rendimiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.

e) Aplicar la perspectiva de género en el transporte público y la inclusión de personas con movilidad reducida o capacidad disminuida.

f) priorizar el transporte público colectivo frente a los medios individuales.

5. Servicio ~~al desarrollo económico~~ a la actividad productiva sostenible: ~~La movilidad~~ El sistema multimodal de transporte deberá contribuir ~~al desarrollo económico~~ a la actividad productiva sostenible ~~nacional~~ estatal y a la mejora de la ~~productividad~~ eficiencia y resiliencia de la actividad ~~económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo~~ productiva de bienes y servicios y su correspondiente distribución, respetando el principio de neutralidad competitiva.

6. Digitalización. ~~La movilidad~~ El sistema multimodal de transporte deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

7. Accesibilidad Universal. Los sistemas de transportes y movilidad, incluyendo servicios, infraestructuras y procesos, deberán concebirse y proyectarse desde el origen de tal forma que puedan ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en la mayor extensión posible, en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, sin necesidad, salvo que no exista alternativa, de adaptación ni diseño especializado.

8. Resiliencia del sistema multimodal de transporte. Se deberá desarrollar un sistema multimodal de transporte resiliente, flexible y adaptable ~~al cambio~~ a la emergencia climática de este momento del cambio climático, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y ~~niveles~~ ámbitos de la administración pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de las infraestructuras y servicios.

9. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de transporte estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España ~~a nivel internacional~~ en el ámbito mundial, en particular los relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, (ii) la política y normativa europea sobre esta materia, (iii) los planes y

territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.

estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) ~~los estándares~~ las normas y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.

10. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de ~~movilidad~~ transporte, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con ~~el ciudadano y la ciudadana~~ la ciudadanía, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando ~~al ciudadano y ciudadana~~ a la persona en el centro de las decisiones.

11. Fomento ~~de la ciudad~~ del urbanismo de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades y pueblos con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de ~~desarrollo~~ asentamiento urbano y territorial, ~~económicas y de movilidad~~ actividades productivas y de transporte para fomentar ~~la el~~ “ciudad urbanismo de proximidad”, de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los asentamientos urbanos sostenibles.
12) Estímulo de la implantación de energías renovables tanto en el ámbito urbano como rural, además de en las instalaciones de las infraestructuras para el transporte y la logística.

13) Subordinación de la regulación del tráfico al fomento y consecución de un sistema de movilidad sostenible y segura.

14) Transversalidad. Considerar la movilidad en todas las políticas, especialmente en las territoriales y económicas, de manera que al elaborar cualquier norma o estrategia evite o minimice sus impactos en la movilidad y contribuya a la reducción del tráfico a motor.

15) Prioridad. Las medidas de proximidad y accesibilidad a bienes y lugares por modos de desplazamiento activos tendrán preferencia presupuestaria sobre las inversiones en transporte motorizado.

Propuesta de enmienda #7

| Artículo 7. Objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible. | |
|--|---|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>Los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible serán los siguientes:</p> <p>a) El establecimiento de objetivos, metodologías e instrumentos de seguimiento de las políticas de transporte y movilidad desarrolladas por las administraciones, a través del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.</p> <p>b) La coordinación de los servicios de transporte y movilidad en el territorio.</p> <p>c) La cooperación en el diseño, implementación y seguimiento de servicios de movilidad, incluyendo las zonas rurales o de baja densidad de población.</p> <p>d) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad.</p> <p>e) El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas coordinadas en materia de movilidad e inversiones.</p> <p>f) La implementación de un sistema que permita suministrar información al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el artículo 14.</p> <p>g) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el artículo 5.</p> <p>h) El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de movilidad sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el capítulo 2 del título II.</p> <p>i) La gestión integrada del sistema desde criterios de seguridad (seguridad operacional, la seguridad vial, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad), calidad y eficiencia.</p> | <p>Los objetivos del Sistema Español de Transporte Sostenible serán los siguientes:</p> <p>a) El establecimiento de objetivos, metodologías e instrumentos de seguimiento de las políticas de transporte y movilidad desarrolladas por las administraciones, a través del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS), al que se refiere el Artículo 15 y sus documentos de desarrollo.</p> <p>b) La coordinación de los servicios de transporte y movilidad cualquiera que sea el sistema de movilidad utilizado.</p> <p>c) El impulso y la coordinación de las actuaciones de integración e interoperabilidad de sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a la movilidad. <u>En el ámbito de los títulos de transporte se establecerá el “billete único”, es decir, una única tarjeta de transporte para todo el territorio estatal y para todos los modos de transporte público colectivo; tarjeta única de transporte que también facilite los desplazamientos por el resto de la Unión Europea.</u></p> <p>d) El apoyo en la toma de decisiones y definición de políticas coordinadas en materia de movilidad e inversiones.</p> <p>e) La implementación de un sistema que permita suministrar información al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) al que se refiere el Artículo 13 de esta ley.</p> <p>f) La salvaguarda de los principios rectores del sistema de movilidad regulados en el Artículo 5 de esta ley.</p> <p>g) El seguimiento de los planes de movilidad sostenible, de los planes de transporte sostenible al trabajo, así como otros instrumentos de planificación a los que se hace referencia en el Capítulo 2 del Título II.</p> <p>h) La gestión integrada del sistema desde criterios de seguridad (seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad), calidad y eficiencia.</p> <p><u>i) facilitar el acceso a servicios básicos, bienes y actividades que permitan a las personas participar en la vida cívica.</u></p> |

Propuesta de enmienda #8

| Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible. | |
|---|--|
| Apartado 4 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.</p> | <p>4. El número y distribución de las vocalías se regulará reglamentariamente, debiendo quedar en todo caso representadas en las mismas las Comunidades Autónomas y ciudades con estatuto de autonomía, los municipios de más de 1 millón de habitantes y las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.</p> <p><u>Las vocalías tendrán la siguiente distribución:</u></p> <p><u>a) Diecinueve vocalías corresponderán a las personas titulares de las Consejerías de las Comunidades y Ciudades Autónomas que tengan atribuidas las competencias en materia de movilidad y transportes.</u></p> <p><u>b) Tantas vocalías como municipios de más de 500.000 habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.</u></p> <p><u>c) Tres vocalías corresponderán a representantes de las federaciones autonómicas de municipios y provincias o al organismo que las agrupa.</u></p> <p><u>d) Tres vocalías corresponderán a las tres provincias con menor densidad de población, que serán designadas por cada una de las diputaciones provinciales de las mismas.</u></p> |

Propuesta de enmienda #9

| Artículo 14. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM). | |
|---|---|
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el artículo 16</p> | <p>2. Los datos y la información gestionada a través del EDIM aportarán una visión integrada que permita su análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas en materia de transportes y movilidad. La información gestionada permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS) al que se hace referencia en el Artículo 16.</p> <p><u>Los operadores de transporte y gestores de infraestructura deberían compartir y/o hacer pública la información concerniente a los datos en tiempo real, datos de venta de entradas y</u></p> |

| | |
|--|---|
| | <p><u>derechos de distribución de entradas datos en tiempo real, datos de venta de billetes y derechos de distribución de billetes con el objetivo de facilitar el proveimiento de información y de oferta a los viajeros y mejorar la gestión de la movilidad sostenible. Dicha información también debería poder ser compartida con operadores de otros medios de transporte (bus urbano, autocar, turismo, micro movilidad) con tal de promover la interoperabilidad y promover la gestión integral de medios de transporte. Aquella información que pueda considerarse anónima, también debería ser compartida y/o pública en formato abierto y centralizado para ser utilizado a fines de investigación y/o monitoreo por Organizaciones de la sociedad civil (ONG), centros de investigación, etc.</u></p> |
| <p>Apartado 3</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.</p> | <p>3. El EDIM se estructurará de forma modular e incluirá información de manera sistemática de distintas áreas, para los ámbitos de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana, tanto de personas como de mercancías. Contendrá, como datos básicos, información relativa a la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte y movilidad, información sobre los servicios de transporte público y servicios de movilidad competencia de todas las administraciones, los relativos a información de la situación financiera y costes de prestación de los servicios de todos los modos de transporte público, inversiones en materia de infraestructuras de transporte, diferenciando obra nueva y conservación, inventario de infraestructuras y terminales de transporte, condiciones y grado de accesibilidad, así como todas aquellas que se acuerden en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes.</p> <p><u>Debido a que la movilidad al trabajo es uno de los principales motivos por el que se generan desplazamientos cotidianos y es cuando más se utilizan los modos insostenibles y, además tiene unas peculiaridades propias diferenciales del resto de movilidades debe ser una prioridad incluir información de manera sistemática de esta temática. Una herramienta eficaz será elaborar encuestas periódicas de hábitos de movilidad de las personas trabajadoras</u></p> |

Propuesta de enmienda #10

| Artículo 19. Los documentos de directrices metodológicas. | |
|--|--|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los transportes y la movilidad y su implantación en el correspondiente ámbito.</p> | <p>1. Los documentos de directrices metodológicas son documentos complementarios del DOMOS <u>los informes de impacto medioambiental y de impacto sobre la movilidad sostenible que deberán exigirse a los instrumentos de planificación.</u> que incluyen los métodos y las herramientas básicas para la elaboración de diversos instrumentos de planificación relacionados con los <u>diferentes modos de transporte</u> y la movilidad: <u>peatonal, ciclista, ferroviario, carretero, fluvial, marítimo y aéreo</u> y su implantación en el correspondiente ámbito.</p> |

Propuesta de enmienda #11

| Artículo 20. Los documentos de guías de buenas prácticas. | |
|---|--|
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:</p> <p>a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.</p> <p>b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.</p> <p>c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.</p> <p>d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.</p> <p>e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.</p> <p>f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.</p> | <p>2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:</p> <p>a) El fomento de la movilidad activa y del fomento del espacio público de prioridad peatonal.</p> <p>b) El fomento de la movilidad inclusiva y accesible.</p> <p>c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.</p> <p>d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y contratos de servicio público.</p> <p>e) El impulso de la digitalización y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y la movilidad, incluyendo el fomento de la movilidad como servicio, la integración de servicios y la intermodalidad.</p> <p>f) Políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional.</p> <p><u>g) El fomento de la movilidad sostenible al trabajo.</u></p> |

Propuesta de enmienda #12

| Artículo 21. Concienciación y sensibilización. | |
|--|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:</p> <p>a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.</p> <p>b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.</p> | <p>1. Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:</p> <p>a) Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, en la calidad de vida, la salud, <u>física y mental</u>, y el medioambiente.</p> <p>b) Promoverán acciones formativas que doten a los y las profesionales y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.</p> <p><u>c) Los planes estratégicos de movilidad, incluirán un programa de sensibilización y formación en movilidad sostenible destinada a la ciudadanía, los profesionales y las autoridades con competencias en gestión de la movilidad, el urbanismo, el transporte y el tráfico. Dicho programa será revisado bianualmente.</u></p> <p><u>d) Los programas de educación y formación para la movilidad irán orientados a: 1) comprender los conflictos de intereses en el uso de la vía, 2) mostrar las ventajas del urbanismo de proximidad y el desarrollo local y sus efectos sobre la dependencia del automóvil. 3) influir en la elección modal de transporte por sus repercusiones sobre la salud, la naturaleza, la equidad y la convivencia.</u></p> |
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:</p> <p>a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.</p> <p>b) Instrumentos de comunicación y participación.</p> <p>c) Difusión de buenas prácticas.</p> <p>d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.</p> <p>e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.</p> <p>f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.</p> | <p>3. La Estrategia de la Administración General del Estado en materia de concienciación y sensibilización y sus planes bienales podrán incorporar los siguientes elementos:</p> <p>a) Iniciativas integradas de información y sensibilización.</p> <p>b) Instrumentos de comunicación y participación.</p> <p>c) Difusión de buenas prácticas.</p> <p>d) Plataformas electrónicas y materiales formativos.</p> <p>e) Realización de programas o campañas de promoción y apoyo a las acciones que desarrollen entidades públicas o privadas.</p> <p>f) Impulso a redes de colaboración, intercambio y aprendizaje horizontal de entidades y profesionales.</p> |

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

Propuesta de enmienda #13

| | |
|---|--|
| Artículo 22. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello. | 1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán garantizarán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable, y sostenible y autónoma , reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello. |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. En el currículo de la enseñanza básica y del Bachillerato se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental. | 2. En el currículo de la enseñanza básica y del Bachillerato secundaria postobligatoria se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, concienciando sobre la violencia vial y fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental. También se incluirá formación en el cálculo del impacto ambiental. |
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 3. Las Administraciones educativas establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible. | 3. Las Administraciones educativas establecerán garantizarán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad escolar activa segura, sostenible y conectada y autónoma , y favorecerán garantizarán , en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de caminos escolares seguros, promoviendo los desplazamientos seguros y sostenibles. |

| Apartado 5 | |
|---|--|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 5. Asimismo, en el ámbito universitario y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos. | 4. Asimismo, en el ámbito universitario de la educación superior y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos. |

Propuesta de enmienda #14

| Artículo 23. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM). | |
|---|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados. | 1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá disponer de un instrumento de planificación estratégica, que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal, con una visión integral e intermodal, que incorpore los escenarios presupuestarios, fije una orientación de prioridades y establezca condiciones a los instrumentos de planificación de infraestructuras incluidos en la normativa sectorial. Dicha planificación debe contemplar no sólo la generación de nueva infraestructura sino también la gestión de la conservación de la infraestructura existente con unos niveles de calidad, seguridad, sostenibilidad y eficiencia adecuados. Dicha planificación debe aspirar a dejar de invertir y favorecer las infraestructuras de carretera y aéreas para conseguir el cese de la financiación de nuevos proyectos en vías de alta capacidad y aeropuertos en 2028. La planificación deberá favorecer aquellos medios de transporte con menor huella de carbono, y en especial, favorecer la planificación de infraestructuras para trayectos de pasajeros transfronterizos en tren. Debe incluir un monitoreo del impacto climático y ambiental de cada de sus acciones e inversiones |
| Apartado 6 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, del Foro Administrativo de Movilidad | 6. Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, del Foro Administrativo de Movilidad |

| | |
|--|--|
| Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible. | Sostenible y del Consejo Superior de Movilidad Sostenible. <u>Así mismo, antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a evaluación de impacto normativo de género, edad, familia y capacidades, y a consulta pública.</u> |
|--|--|

Propuesta de enmienda #15

| | |
|---|---|
| Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de entidades locales. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad. | 1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 20.000 <u>10.000</u> habitantes y menos de 50.000 habitantes, <u>así como las áreas formadas por municipios colindantes que cumplan la anterior condición de población,</u> deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado de entidades locales, que deberá ser revisado, al menos, cada seis años salvo que la legislación autonómica establezca otra periodicidad. |

Propuesta de enmienda #16

| | |
|--|---|
| Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar. Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas. Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27. | 1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar. Para En la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas. <u>la existencia de centros de actividad formados por un conjunto de actividades de diferente titularidad que comparten un espacio geográfico concreto, tales como polígonos industriales. En estos casos, se considerará el agregado de las actividades existentes a efectos de determinación de la obligación de disponer de planes de movilidad sostenible.</u> |

| | |
|--|---|
| | Estos planes de movilidad sostenible deberán estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 27. |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.</p> <p>Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.</p> | <p>2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.</p> <p><u>Con base en los datos anteriores y en el marco de sus planes de movilidad urbana los ayuntamientos deben desarrollar planes de movilidad sostenible a los polígonos industriales o empresariales, así como a las grandes áreas comerciales, parques de ocio o campus universitarios de su ámbito territorial.</u></p> <p><u>En la financiación de las infraestructuras o los servicios de transporte participarán las empresas instaladas en los mismos. Los ayuntamientos y, en su caso, las autoridades de transporte público (ATP) establecerán las formas y porcentajes de financiación por parte de las empresas del transporte público o colectivo. Las empresas que dispongan de servicios de transporte colectivo para sus trabajadores que cubran al menos un 25% de sus viajes al centro de trabajo estarán exentas de esta contribución.</u></p> <p><u>En el caso de que un polígono industrial o empresarial esté situado en dos o más términos municipales la elaboración, desarrollo y financiación del plan de movilidad será realizado conjuntamente por dichas administraciones.</u></p> <p>Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.</p> |
| <u>Apartado 6 (nuevo)</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <p><u>6. Los planes de movilidad sostenible deberán revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.</u></p> |

| <u>Apartado 7 (nuevo)</u> | | | | | | | |
|---------------------------------|---|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda | | | | | | |
| | <p><u>7. Dentro de estos planes de movilidad sostenible se incluirá un objetivo obligatorio de incorporación de vehículos cero emisiones a las flotas de empresa, según este calendario:</u></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td><u>2025</u></td> <td><u>30%</u></td> </tr> <tr> <td><u>2027</u></td> <td><u>60%</u></td> </tr> <tr> <td><u>2030</u></td> <td><u>100%</u></td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Este objetivo obligatorio solo se puede cumplir con vehículos de cero emisiones y su cumplimiento tendrá que estar ligado a sanciones.</u></p> | <u>2025</u> | <u>30%</u> | <u>2027</u> | <u>60%</u> | <u>2030</u> | <u>100%</u> |
| <u>2025</u> | <u>30%</u> | | | | | | |
| <u>2027</u> | <u>60%</u> | | | | | | |
| <u>2030</u> | <u>100%</u> | | | | | | |

Propuesta de enmienda #17

| Artículo 27. Planes de transporte sostenible al trabajo. | |
|--|--|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.</p> | <p>1. En el plazo de 24 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas, <u>sus agregados</u> y las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 100 personas trabajadoras o 250 50 por turno.</p> <p><u>Los centros de trabajo deberán designar un Gestor de movilidad. El Gestor de movilidad deberá dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Al mismo tiempo, será el interlocutor con la autoridad pública para hacer el seguimiento de la implantación del Plan y los resultados.</u></p> <p><u>A través de la Agencia de Fomento de la Movilidad Sostenible al trabajo (propuesta en el artículo 21 del presente anteproyecto Ley) se realizará un Programa de formación y soporte técnico de los Gestores de movilidad de los centros de trabajo que materializan las Comunidades Autónomas</u></p> |
| Apartado 4 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de</p> | <p>4. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 250 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de</p> |

| | |
|--|---|
| 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones. | más de 500.000 200.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones. |
|--|---|

Propuesta de enmienda #18

| Artículo 28. Seguimiento. | |
|--|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en el artículo 25, y, así como sus revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados en el plazo de tres meses desde su adopción a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. | 1. Sin perjuicio de lo que establezca la normativa de las Comunidades Autónomas, los planes de movilidad sostenible regulados en el artículo 25, y, así como sus revisiones e informes de seguimiento, habrán de ser comunicados en el plazo de tres meses desde su adopción a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. <u>La autoridad laboral comunicará anualmente a las empresas sus obligaciones en materia de movilidad y la obligatoriedad de realizar un PMST, cuando corresponda. Los PMST han de incorporar indicadores sobre la evolución de la movilidad generada, aportando datos segregados en función del sexo, la edad y el grupo profesional. Para que las administraciones que los han de validar y supervisar pueden tener información sobre el impacto y los resultados de las medidas realizadas. Estos datos deberían ser públicos, de manera agregada, y accesibles para la representación legal de las personas trabajadoras de los centros de trabajo que los soliciten.</u> |
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de tres meses para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. | 3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de tres meses para comunicarlos a la autoridad competente que designe la correspondiente comunidad autónoma para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) por parte de estas. <u>Aquellos planes aprobados con anterioridad deberán ser actualizados siguiendo los criterios establecidos por esta Ley en el plazo de 12 meses tras su puesta en vigor.</u> |

Propuesta de enmienda #19

| Artículo 29. Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano. | |
|--|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:</p> <p>a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.</p> <p>b) El transporte público colectivo.</p> <p>c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.</p> <p>d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.</p> <p>La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.</p> | <p>1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, deberá favorecerse, en el orden siguiente:</p> <p>a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta y la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.</p> <p>b) El transporte público colectivo.</p> <p>c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros <u>y aquellos esquemas de movilidad basados en la intermodalidad.</u></p> <p>d) En relación con el vehículo privado, deberán primarse en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.</p> <p>La prelación anterior se entenderá sin perjuicio de salvaguardar la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida.</p> |

Propuesta de enmienda #20

| Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa. | |
|--|---|
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:</p> <p>a) El reparto equilibrado del espacio urbano entre la movilidad motorizada y no motorizada, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas y la consideración específica de la circulación de</p> | <p>3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzará el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:</p> <p>a) El reparto equilibrado del espacio urbano priorizará entre la movilidad motorizada y no motorizada, <u>frente a la motorizada</u>, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas y la consideración</p> |

| | |
|---|---|
| <p>vehículos de movilidad personal en relación con la seguridad de todos los usuarios del espacio público.</p> <p>b) El fomento de la movilidad activa a pie en contraposición al estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.</p> <p>c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana.</p> <p>d) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>e) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles, fomentando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma.</p> | <p>específica de la circulación de vehículos de movilidad personal en relación con la seguridad de todos los usuarios del espacio público.</p> <p>b) El fomento de la movilidad activa a pie en contraposición al estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.</p> <p>c) El fomento de la movilidad activa en bicicleta o ciclo, entendiéndola como un elemento esencial de la movilidad cotidiana. y facilitando vías ciclistas segregadas, seguras y conectadas.</p> <p>d) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>e) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles, fomentando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma. impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.</p> <p>f) La creación de entornos seguros, sostenibles y saludables en los alrededores de los centros educativos, impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando por parte del alumnado.</p> <p>g) También se tendrán en cuenta las necesidades de mobiliario urbano.</p> |
|---|---|

| Apartado 4 | |
|---|--|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:</p> <p>a) La elaboración de normativa municipal que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.</p> <p>b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.</p> | <p>4. La planificación del espacio urbano también promoverá garantizará la intermodalidad y la movilidad activa mediante actuaciones como:</p> <p>a) La elaboración de normativa municipal que contemple la coexistencia de vehículos no motorizados con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre donde se recoja el reparto mayoritario de calles (peatonales y estanciales, no aptas para el tráfico) y de vías (aptas para el tráfico a motor) y su diseño diferenciador y las condiciones en que se tolere la entrada de vehículos a motor. A tal efecto se aplicará de manera diferencial la ley de tráfico (RD L 6/2015 y el art.1.2.c, del RGC) según su aptitud para el tráfico a motor.</p> <p>b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para</p> |

| | |
|--|--|
| <p>c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.</p> <p>d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.</p> <p>e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.</p> <p>f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados.</p> <p>g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.</p> | <p>vehículos no motorizados, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada. <u>En particular, el desarrollo de una red de infraestructuras ciclistas, que será segregada en las vías compartidas con el tráfico a motor de más 30 km/h, que garantice su seguridad, comodidad y rapidez.</u></p> <p>c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.</p> <p>d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal o compartida, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, regulando sus condiciones de acceso y coexistencia con los modos de transporte público, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.</p> <p>e) La elaboración de normativa municipal que contemple la reserva de espacios para el estacionamiento seguro de bicicletas o ciclos, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos y de formación, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.</p> <p>f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados. <u>Así mismo, se garantizará la intermodalidad bici+transporte público interurbano, reconociendo la bici como equipaje de mano, así como su estacionamiento en las paradas y estaciones.</u></p> <p>g) La intermodalidad tendrá en cuenta en todo caso la continuidad de la accesibilidad universal de los distintos medios de transporte y sus entornos, sin interrupciones entre ellos.</p> |
|--|--|

Propuesta de enmienda #21

| | |
|---|--|
| Artículo 34. Carriles reservados a determinados vehículos. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán | 1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán |

| | |
|---|---|
| <p>las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta o ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.</p> <p>En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.</p> | <p>las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan <u>que se consideren más adecuadas, salvo informe de inviabilidad,</u> de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes <u>núcleos urbanos,</u> en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.</p> <p>En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones, salvo cuando no pueda justificarse su necesidad y viabilidad, en el marco de los objetivos definidos en esta ley.</p> |
| <p>Apartado 2</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.</p> | <p>2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta o ciclo y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones <u>nulas,</u> se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.</p> |
| <p>Apartado 3</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1, centrado en la posibilidad y conveniencia de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.</p> | <p>3. Asimismo, tanto en los nuevos desarrollos urbanos como en los proyectos de remodelación de viario ya existente, se hará un análisis de las mismas características del referido en el apartado 1 <u>de este artículo,</u> centrado en la posibilidad y conveniencia, <u>salvo razones fundadas que aconsejen lo contrario,</u> de la inclusión de una vía ciclista o para otros vehículos de movilidad personal en aquellas calles con dos o más carriles de circulación por sentido.</p> <p><u>En las vías de un solo carril por sentido, o de sentido único, se analizará la introducción de medidas que permitan una convivencia adecuada entre los diferentes modos de transporte, con especial atención a la seguridad de las personas usuarias de bicicleta u otros vehículos de movilidad personal.</u></p> |

Propuesta de enmienda #22

| | |
|---|---|
| Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos. | |
| Nombre del artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos. | Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas de origen renovable y cero emisiones de gases de efecto invernadero y otros servicios en aeropuertos. |
| Apartado 4 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 4. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte aéreo, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector aéreo y aeroportuario, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a mejorar la eficiencia energética y garantizar la disponibilidad de las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, tales como la electricidad renovable, el hidrógeno renovable, el biometano y combustible de aviación sostenible (de acuerdo con la definición establecida en la normativa europea de aplicación), o cualquier otro combustible renovable de origen no biológico con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito aeroportuario en los términos establecidos en la regulación europea y nacional de aplicación. | 4. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte aéreo, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector aéreo y aeroportuario, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a mejorar la eficiencia energética y garantizar la disponibilidad de las fuentes de energía alternativas cero emisiones que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, tales como la electricidad renovable, el hidrógeno renovable, el biometano y combustible de aviación sostenible (de acuerdo con la definición establecida en la normativa europea de aplicación), o cualquier otro combustible renovable de origen no biológico con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito aeroportuario en los términos establecidos en la regulación europea y nacional de aplicación. |
| <u>Apartado 5 (nuevo)</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>5. De manera complementaria a lo establecido en el párrafo anterior, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos orientados a reducir la cantidad de aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernaderos diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión.</u> |

Propuesta de enmienda #23

| | |
|---|---|
| Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas de origen renovable y cero emisiones en puertos. | |
| Nombre del artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas de origen renovable y cero emisiones en puertos. | Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas de origen renovable y cero emisiones en puertos. |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, promoverán medidas de reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas.</p> <p>Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.</p> | <p>1. Con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire y a la reducción de los gases de efecto invernadero en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, tendrán la obligación de promoverán medidas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de sustancias contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y personas usuarias de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas de cero emisiones de gases de efecto invernadero a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas.</p> <p>Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos cero emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.</p> <p><u>Además, todos los puertos adoptarán antes de 2035 un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en los atraques en los puertos.</u></p> |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar | 2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para |

| | |
|--|--|
| <p>las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados.</p> | <p>evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible <u>tomar las medidas necesarias para asegurar el</u> suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados <u>de tal manera que en el 2025 este servicio esté asegurado en todas las terminales de pasajeros, en 2030 en las terminales de buques portacontenedores, cargueros y tanqueros y en 2035 en todas las terminales de todos los puertos antes mencionados.</u></p> |
| <p>Apartado 3</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburantes sostenibles, en particular los avanzados y gases renovables, con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario.</p> | <p>3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarias para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburantes sostenibles, en particular los avanzados y gases renovables, <u>y todas aquellas que, teniendo en cuenta una evaluación del ciclo de vida, sean cero emisiones de gases de efecto invernadero</u> con especial énfasis en hidrógeno <u>obtenido por electrólisis del agua mediante electricidad renovable (hidrógeno verde) y biometano</u> o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero en el ámbito portuario.</p> <p><u>Se establece una cuota mínima obligatoria para 2030 del 6% de uso de electro combustibles cero emisiones de origen renovable para todos los barcos que entren en puertos españoles, con el fin de crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala.</u></p> |
| <p>Apartado 4</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por la autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles alternativos a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía alternativa.</p> | <p>4. En el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el ente público Puertos del Estado publicará en su página web la información aportada por la autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad o combustibles alternativos <u>de cero emisiones (en base a su análisis de ciclo de vida) de gases de efecto invernadero de origen renovable</u> a los buques y embarcaciones atracados en puerto, maquinaria y equipos auxiliares, que están disponibles en cada puerto, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía alternativa <u>cero emisiones de gases de efecto invernadero de origen renovable.</u></p> |

| Apartado 5 | |
|---|--|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.</p> <p>El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.</p> <p>El plazo para disponer del Plan de despliegue será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.</p> | <p>5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas de <u>cero emisiones de gases de efecto invernadero</u>, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.</p> <p>El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el artículo 37.</p> <p>El plazo para disponer del Plan de despliegue será de veinticuatro doce meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.</p> |

Propuesta de enmienda #24

| <u>Artículo 36 bis (nuevo)</u> | |
|--|--|
| Nombre del artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>Art. 36 bis. Límite de velocidad en aguas de zona II de puertos.</u> |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>1. Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en el espacio que comprende la zona de aguas II (aguas exteriores) de los puertos deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos o a la mínima velocidad de gobierno para evitar la posibilidad de que, en las aguas de influencia portuaria, se produzcan colisiones de embarcaciones con cetáceos con efectos fatales para éstos, así como para ayudar en los esfuerzos encaminados a la reducción del ruido submarino, de los contaminantes atmosféricos y de las emisiones de gases de efecto invernadero. En el sentido de la presente ley, se entenderá por zona de aguas II la definida por el apartado 2.b) del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por</u> |

| | |
|--|--|
| | el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | 2. A efectos del párrafo anterior las capitanías marítimas y las autoridades portuarias, según corresponda, modificarán las correspondientes Normas para la navegación y seguridad marítima y las Ordenanzas portuarias por las que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas de un determinado puerto. |

Propuesta de enmienda #25

| | |
|---|--|
| Artículo 37. Cálculo e información de la huella de carbono. | |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4. | 2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior, y el de la alternativa que menor nivel de emisiones de gases de efecto invernadero genere , deberá ser facilitado a las personas usuarias del servicio de transporte según los procedimientos que se establezcan según el apartado 4. |

Propuesta de enmienda #26

| | |
|--|---|
| Artículo 38. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. Sin perjuicio de las competencias de las administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los daños en el medio ambiente, los gestores aeroportuarios y la Dirección General de Marina Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, | 1. Sin perjuicio de las competencias de las Administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire de acuerdo con las guías más actualizadas de la OMS que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los daños en el medio ambiente, los gestores aeroportuarios y la Dirección General de Marina |

| | |
|---|--|
| <p>con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).</p> | <p>Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).</p> |
| <p>Apartado 2</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el artículo 35 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, y se dotarán de un plan de reducción que podrá incorporar medidas de compensación de ésta.</p> | <p>2. Asimismo, el gestor aeroportuario de los aeropuertos a los que hace referencia el Artículo 35 y las autoridades portuarias, calcularán y publicarán anualmente la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción <u>de las emisiones de gases de efecto invernadero, que podrá incorporar medidas de compensación de ésta, que tengan por objetivo hacer que los servicios aeroportuarios y portuarios sean neutros en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.</u></p> |

Propuesta de enmienda #27

| | |
|--|--|
| <p>Artículo 39. Sistemas de gestión ambiental y de la energía.</p> | |
| <p>Apartado 1</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte.</p> <p>Los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.</p> <p>Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero.</p> | <p>1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte.</p> <p><u>Todos</u> los prestadores de servicios de transporte y gestores de infraestructuras <u>de transporte, en el plazo de un año desde la aprobación de esta ley, contarán con un sistema de gestión ambiental y energética para sus vehículos e instalaciones. De esta manera, todos ellos</u> podrán de este modo acreditar su gestión ambiental y energética, así como el uso de instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación práctica en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores y conductoras.</p> <p>Estos sistemas de gestión deberán estar normalizados, convenientemente formalizados y documentados, y ser auditables por empresas terceras acreditadas para tal fin, contando con objetivos de reducción del consumo energético y</p> |

| | |
|--|---|
| | de las emisiones contaminantes locales y de gases de efecto invernadero y habiendo incluido la participación de la representación de las personas trabajadoras. |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, fomentarán la introducción de requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios o de concesión de servicios de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social. | 2. De manera adicional al apartado 1, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, fomentarán la introducción de introducirán requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos en la licitación de contratos de servicios o de concesión de servicios de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, así como en los tráficos, rutas o líneas que sean de utilidad pública o interés social. |

Propuesta de enmienda #28

| | |
|---|--|
| Título III. | |
| Nombre del Título. | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Título III. Planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte | Título III. Planificación y gestión de infraestructuras para el transporte y los servicios de transporte |

Propuesta de enmienda #29

| | |
|---|--|
| Título III. Capítulo I. | |
| Nombre del Capítulo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Capítulo I. Provisión de servicios de transporte terrestre de personas y servicios de movilidad en todo el territorio | Capítulo I. Provisión de servicios de transporte terrestre de viajeros de personas y servicios de movilidad en todo el territorio |

Propuesta de enmienda #30

| | |
|---|--|
| Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad. | |
| Nombre del artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad. | Artículo 40. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril de los modos peatonal, ciclista, ferroviario y carretero y los servicios de movilidad. |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |

| | |
|--|---|
| <p>1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios.</p> | <p>1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad <u>el transporte de personas</u> constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de <u>multimodalidad, mediante</u> los cuales las personas usuarias puedan completar su ruta <u>desplazamiento</u> desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios. Asimismo, se fomentará la interoperabilidad, la integración tarifaria y la disposición a las personas usuarias de herramientas digitales de pago de los servicios. <u>del sistema multimodal de transporte, y con billete único válido para todo el territorio estatal que sea incluso útil en los desplazamientos por el resto de los Estados Miembros de la Unión Europea. En las aglomeraciones urbanas deberá existir una autoridad única del transporte público colectivo como son los consorcios de transporte.</u></p> |
| <p>Apartado 2</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado con modos de nulas emisiones, como la bicicleta o ciclo, en trayectos urbanos e interurbanos.</p> | <p>2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril <u>las empresas transportistas</u> faciliten la intermodalidad <u>multimodalidad</u> y el uso combinado de la bicicleta <u>de los modos peatonal, ciclista, ferroviario y carretero en trayectos</u> <u>los desplazamientos</u> urbanos e interurbanos</p> |
| <p>Apartado 3</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad.</p> | <p>3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad <u>compartida</u>.</p> |

Propuesta de enmienda #31

| | |
|---|--|
| <p>Artículo 43. Servicios de movilidad de conexión con el ferrocarril.</p> | |
| <p>Apartado 3</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>3. En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas podrán promover estos servicios siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales.</p> | <p>3. En caso de que exista un contrato de concesión de servicios de transporte regular por carretera en vigor, las entidades locales y los operadores de transporte ferroviario de personas podrán promover estos servicios siempre que la reducción de personas usuarias estimada en la concesión por la existencia del nuevo servicio de movilidad no supere el 1% de las personas usuarias totales de la concesión en términos anuales <u>con base en los</u></p> |

| | |
|--|--|
| | <u>mejores resultados obtenidos, tras el análisis comparativo, para ello se utilizarán datos de información públicos y contrastados correspondientes al año inmediatamente anterior, sobre emisión de gases de efecto invernadero del medio de transporte de que se trate.</u> |
|--|--|

Propuesta de enmienda #32

| | |
|--|--|
| <u>Artículo 43 bis (nuevo)</u> | |
| Nombre del artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>Artículo 43 bis. Fomento del transporte ferroviario frente a modos intensivos en carbono.</u> |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>1. En virtud del artículo 20 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, quedan prohibidos los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros en todas las rutas aéreas dentro del territorio español que cuenten con una alternativa ferroviaria existente, directa y con diferentes frecuencias diarias de menos de cuatro horas de duración.</u> |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana precisará las condiciones de aplicación del primer párrafo del presente artículo, en particular las características de los itinerarios ferroviarios que deben reunir las conexiones ferroviarias para asegurar un servicio adecuado, así como las eventuales excepciones a la eliminación de los vuelos concernidos y las obligaciones para los aeropuertos enfocadas a la no utilización de los espacios liberados para la operación de otros servicios aéreos.</u> |
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>3. En el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentará al Parlamento un informe sobre la posibilidad de eliminar los vuelos nacionales e internacionales de carga con origen o destino en los aeropuertos con un volumen de tráfico de mercancías superior a 100.000 toneladas/año</u> |

Propuesta de enmienda #33

| Artículo 45. Principios aplicables a las Obligaciones de Servicio Público y a los Contratos de Servicio Público. | |
|--|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:</p> <p>a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.</p> <p>b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.</p> <p>c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.</p> <p>d) Cohesión social y territorial.</p> <p>e) Transparencia, objetividad y no discriminación.</p> <p>f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.</p> <p>g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.</p> <p>h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.</p> | <p>En el ámbito de los servicios de transporte de competencia estatal, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:</p> <p>a) Necesidad y proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.</p> <p>b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.</p> <p>c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.</p> <p>d) Cohesión social y territorial. Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.</p> <p>e) Transparencia, objetividad y no discriminación.</p> <p>f) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.</p> <p>g) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.</p> <p>h) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.</p> <p>i) Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.</p> <p>j) proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean</p> |

Propuesta de enmienda #34

| Artículo 46. Establecimiento de Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal. | |
|---|--|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una “Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público” que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:</p> <p>a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.</p> <p>b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.</p> <p>c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.</p> <p>d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.</p> <p>e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3.</p> <p>f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental.</p> | <p>1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público respecto de servicios de transporte de competencia estatal, será necesaria la elaboración de una “Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público” que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:</p> <p>a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad sostenible no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte o por otros modos de intervención.</p> <p>b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.</p> <p>c) Estudio de demanda: número de personas usuarias previstas al año. Estimación del porcentaje de personas usuarias que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.</p> <p>d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.</p> <p>e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3.</p> <p>f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental. El análisis de rentabilidad socioeconómica dará mayor importancia a las dimensiones social y ambiental de dicho análisis supeditando las decisiones motivadas por criterios económicos a los criterios sociales y ambientales.</p> |

Propuesta de enmienda #35

| Artículo 48. Seguimiento y evaluación de las obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal. | |
|--|--|
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial. | 2. En todo caso, la modificación o la extinción de las obligaciones de servicio público deberá respetar lo dispuesto en la normativa reguladora de los contratos del sector público y en la legislación sectorial. <u>En caso de que la evaluación ex post determine que hay una baja demanda de servicios bajo régimen de OSP, se deberán analizar los motivos de la baja demanda con el objetivo de incrementar la demanda.</u> |

Propuesta de enmienda #36

| Artículo 52. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia. | |
|--|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas: a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental. b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera. El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones. | 1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas: a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental. b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera <u>y de su impacto social, ambiental y territorial.</u> <u>En ambos casos deberá analizarse de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero.</u> El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones. <u>Los resultados de este análisis deben ser públicos y estar fácilmente accesibles en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como incorporarse al procedimiento de información pública de la evaluación ambiental del proyecto.</u> |

| Apartado 2 | |
|---|--|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.</p> | <p>2. Transcurridos cinco años desde la puesta en servicio de cualquier infraestructura de transporte de competencia estatal sobre la que se hubiera realizado el estudio de rentabilidad previsto en el artículo 54, el promotor de la infraestructura llevará a cabo una evaluación ex post de la misma, en los términos que se establezcan en la orden ministerial a la que se hace referencia en el apartado 3.</p> <p><u>Deben realizarse cuanto antes evaluaciones ex post de proyectos ya realizados, en especial aquellos de infraestructuras similares a las que se estén planteando acometer, y las conclusiones incorporarlas a los estudios a los que se hace referencia en el punto 1 anterior.</u></p> <p><u>Las evaluaciones deben llevarse a cabo por una autoridad independiente, no por el promotor. La AIReF podrá analizar de forma discrecional estas evaluaciones, para garantizar su calidad y objetividad.</u></p> <p><u>Todas estas evaluaciones deben ser públicas y estar disponibles a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.</u></p> |
| Apartado 5 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <p>5. Al menos con una periodicidad quinquenal, el Consejo de Ministros encargará a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AAI la realización de un estudio para la evaluación de los análisis ex post realizados, con objeto de analizar la eficacia y eficiencia del gasto público, en los términos previstos en el artículo 5.3 de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.</p> <p><u>La AIReF deberá realizar a la mayor brevedad posible una evaluación del sistema de infraestructuras de transporte actual que sirva de marco previo de referencia para tener en cuenta en las posibles actuaciones en materia de infraestructura viaria, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.</u></p> |

Propuesta de enmienda #37

| Artículo 53. Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de las infraestructuras de transporte estatales. | |
|--|--|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad socioambiental mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.</p> | <p>1. Antes del inicio de cualquier estudio informativo o primer documento requerido por la normativa sectorial de aplicación para la planificación de una nueva actuación, una mejora o modernización de una infraestructura ya existente, de competencia estatal y con las especialidades establecidas en los apartados siguientes será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental, <u>analizando de forma exhaustiva su impacto positivo o negativo en las emisiones de gases de efecto invernadero</u>, que deberá tener un resultado positivo, de acuerdo a los umbrales de rentabilidad mínima que se establezcan en la metodología a la que se hace referencia en el artículo 52, para poder continuar la tramitación técnica exigida en la normativa sectorial.</p> |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.</p> | <p>2. En relación con las actuaciones en aeropuertos de interés general, el análisis preliminar se llevará a cabo durante la tramitación del Plan Director del aeropuerto correspondiente o de su revisión o modificación, respecto a las actuaciones incluidas en el mismo, teniendo en consideración el potencial aumento de operaciones y su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, <u>así como en las emisiones acústicas y en la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios y afectados por la actividad asociada al transporte aéreo</u>, y garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. Las inversiones correspondientes a actuaciones no incluidas en el Plan Director no requerirán la elaboración del estudio preliminar de rentabilidad socioambiental.</p> |

Propuesta de enmienda #38

| Artículo 54. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales. | |
|---|--|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. La decisión final sobre la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones autonómicas o locales o entidades, sin perjuicio de su titularidad, quedará</p> | <p>1. La decisión final sobre la ejecución de una nueva actuación financiada total o parcialmente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus entidades dependientes, incluyendo aquellas recogidas en los convenios a suscribir con otras administraciones autonómicas o locales o entidades, sin perjuicio de su</p> |

| | |
|--|--|
| condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el artículo 52. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente. | titularidad, quedará condicionada a los resultados del estudio de rentabilidad económico, social, ambiental y en su caso financiera, previsto en la normativa sectorial y a cuya metodología se refiere el artículo 52. Los umbrales de rentabilidad mínima exigida se establecerán reglamentariamente. <u>Los resultados positivos de los parámetros ambientales y sociales de los estudios tendrán mayor peso que los económicos y/o financieros.</u> |
|--|--|

Propuesta de enmienda #39

| Artículo 55. Excepciones del procedimiento de evaluación. | |
|--|---|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>Quedan excluidas de la obligación de la realización de las evaluaciones ex ante previstas en el artículo 52, las siguientes actuaciones:</p> <p>a) Las que formen parte de los planes de defensa nacional o internacional.</p> <p>b) Las específicas de mejora de la seguridad, renovación, conservación y mantenimiento de las infraestructuras de transporte.</p> <p>c) Las derivadas del cumplimiento de normativa, disposiciones emitidas por las instituciones europeas en materia de transporte o de recomendaciones técnicas de la Autoridades Nacionales de Seguridad.</p> <p>d) Las actuaciones recogidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria vigente.</p> | <p>Quedan excluidas de la obligación de la realización de las evaluaciones ex ante previstas en el artículo 52, las siguientes actuaciones:</p> <p>a) Las que formen parte de los planes de defensa nacional o internacional.</p> <p>b) Las específicas de mejora de la seguridad, renovación, conservación y mantenimiento de las infraestructuras de transporte.</p> <p>c) Las derivadas del cumplimiento de normativa, disposiciones emitidas por las instituciones europeas en materia de transporte o de recomendaciones técnicas de la Autoridades Nacionales de Seguridad.</p> <p>d) Las actuaciones recogidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria vigente.</p> |

Propuesta de enmienda #40

| Título IV. | |
|--|---|
| Nombre del Título. | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| TÍTULO IV. Contribución del Estado a la financiación de la movilidad sostenible. | <u>TÍTULO IV. Financiación estatal de un sistema multimodal de transporte, eficiente, descarbonizado, respetuoso con la biodiversidad, justo e inclusivo.</u> |

Propuesta de enmienda #41

| Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano | |
|--|--|
| Nombre del artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano | Artículo 56. Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano <u>sostenibilidad del transporte público colectivo de personas, urbano e interurbano en las grandes aglomeraciones, ciudades y ámbitos rurales.</u> |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), participará en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, en la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las entidades locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. | 1. La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad <u>del Transporte Público Colectivo</u> , contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros personas reservado a las Entidades Locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano, siempre que su gestión esté atribuida a una autoridad de transporte metropolitano, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías. | 2. A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte <u>público</u> colectivo que operan en el ámbito urbano <u>e interurbano</u> , siempre que su gestión esté atribuida a un consorcio del transporte o una entidad supramunicipal, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías. |
| Apartado 4 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y aparcamiento seguro de las mismas, o similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente. | 4. Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, las redes de bicicletas, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías, <u>trenes de cercanías, trenes regionales y autobuses</u> que operan en el <u>los</u> ámbitos urbanos y ámbitos rurales, en los términos que se establecen en esta ley, así como servicios de <u>la llamada</u> movilidad sostenible y activa que se incorporen a los al sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales como los servicios de préstamo de bicicletas y similares, <u>multimodal de transporte,</u> |

| | |
|--|--|
| | en los términos que se establezcan reglamentariamente. |
|--|--|

Propuesta de enmienda #42

| | |
|--|---|
| Artículo 57. Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ). | |
| Nombre del artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Artículo 57. Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ). | Artículo 57. Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ). <u>para el Sostenimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ).</u> |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. En aplicación de la disposición adicional quinta del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se crea el "Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, fondo carente de personalidad jurídica (FECMO-FCPJ), cuyos recursos estarán constituidos exclusivamente por las cantidades que anualmente se establezcan en el crédito destinado a la aportación al mismo, que se recoja en los Presupuestos Generales del Estado, y solo podrá incrementarse por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley. La dotación anual del fondo se determinará previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley. | 1. En aplicación de la disposición adicional quinta del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se crea el "Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad <u>para el Sostenimiento del Transporte Público Colectivo</u> , fondo carente de personalidad jurídica" (FECMO-FCPJ) <u>(FESTPC-FCPJ)</u> cuyos recursos estarán constituidos exclusivamente por las cantidades que anualmente se establezcan en el crédito destinado a la aportación al mismo, que se recoja en los Presupuestos Generales del Estado, y que solo <u>podrán</u> incrementarse por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley, <u>entre ellos por los especificados en el Artículo 57 bis.</u> La dotación anual del fondo se determinará previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley. |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. El FECMO-FCPJ estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo. | 2. El FESMO-FCPJ <u>FESTPC-FCPJ</u> estará adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Este departamento ministerial publicará anualmente la relación de acciones financiadas con cargo al mismo. |
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 3. El FECMO-FCPJ se regirá por lo dispuesto en esta ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en cuanto a su régimen de presupuestación, contabilidad y | 3. El FESMO-FCPJ <u>FESTPC-FCPJ</u> se regirá por lo dispuesto en esta ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en cuanto a su régimen de presupuestación, |

| | |
|--|--|
| control, por lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria | contabilidad y control, por lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. |
|--|--|

Propuesta de enmienda #43

| | |
|--|---|
| <u>Artículo 57 bis (nuevo)</u> | |
| Nombre del artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>Artículo 57 (Bis) Financiación del Fondo Estatal para el Sostenimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ)</u> |
| <u>Apartado 1</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <p><u>1. Este Fondo estará financiado por la recaudación de impuestos de una nueva fiscalidad ecológica con impuestos como:</u></p> <p><u>a) Impuesto sobre hidrocarburos, que se modificará con una subida impositiva al diésel para equiparlo al tipo aplicado a la gasolina.</u></p> <p><u>b) impuesto sobre el queroseno y cualquier combustible fósil utilizado en aviación.</u></p> <p><u>c) impuesto sobre cualquier combustible fósil utilizado en el transporte marítimo.</u></p> <p><u>d) Impuesto de matriculación, que se modificará de tal modo que desincentive la compra de vehículos más contaminantes y en función de su volumen y peso.</u></p> |

Propuesta de enmienda #44

| | |
|---|---|
| Asignación Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) | |
| Nombre del Artículo | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) | Artículo 58. Asignación de recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) <u>para el Sostenimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ).</u> |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:</p> <p>a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y</p> | <p>1. El fondo estará destinado a otorgar subvenciones dirigidas a los siguientes fines, de acuerdo con los siguientes criterios de prioridad:</p> <p>a) Financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros, de acuerdo con criterios objetivos, estables, predecibles, que incentiven la eficiencia y</p> |

proporcionales al volumen de la producción o de demanda.

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

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

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

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

proporcionales al volumen de la producción o de demanda.

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

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

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

c) Adicionalmente, el fondo podrá destinarse al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección a los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano, en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

d) Financiar proyectos:

- de diseño, creación y mantenimiento de espacios públicos con accesibilidad universal y de calidad, diferenciando claramente calles de vías y éstas según sean de destino (barrio) o de paso.

- orientados a lograr una oferta de calidad de transporte público (incluida la bicicleta pública) que dé respuesta a las necesidades de toda la población vinculada (residente y visitante).

- de apoyo a los planes de transporte de empresas (incluidos las propias administraciones y sus entes públicos) y planes de movilidad a centros escolares.

- orientados a la aplicación de las medidas de seguridad que erradiquen la siniestralidad grave.

- para la creación de aparcamientos disuasorios y la dotación de aparcamientos de corta duración.

- de impulso y apoyo a la mesa y foros de movilidad y a los procesos participativos de calidad.

Propuesta de enmienda #45

| | |
|--|---|
| Artículo 61. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados. | 1. Las subvenciones estatales para la financiación de los costes operativos del servicio de transporte público colectivo urbano de viajeros no podrán superar la cuarta parte de su importe total, según se establezca en las bases reguladoras ni podrán ser mayores que el déficit de explotación de los servicios subvencionados. <u>Tampoco podrán ser inferiores al 15% del importe total.</u> |

Propuesta de enmienda #46

| | |
|--|--|
| Artículo 62. Subvenciones para proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1.El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ), convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva. | 1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá aprobar periódicamente, con cargo al Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) <u>para el Sostenimiento del Transporte Público Colectivo (FESTPC-FCPJ)</u> , convocatorias de subvenciones para la financiación de proyectos de inversión para la mejora de la movilidad urbana con criterios de concurrencia competitiva, <u>siempre que estos proyectos promuevan una transformación de la escena urbana y/o avancen hacia criterios de movilidad urbana de cero emisiones.</u> |

Propuesta de enmienda #47

| | |
|---|--|
| Artículo 94. Prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte. | |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas. | 2. La Sección Transversal de Formación y Capacitación tendrá la composición que se determine reglamentariamente y contará, en todo caso, con la participación de representantes de las Comunidades Autónomas. <u>y con la participación de los agentes sociales.</u> |
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |

| | |
|--|--|
| <p>3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:</p> <p>a) Análisis de la situación de la Formación Profesional Dual y de la Mención Dual en las enseñanzas universitarias oficiales en el ámbito del transporte y la movilidad y propuestas de mejora para su funcionamiento.</p> <p>b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para evitar los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.</p> <p>c) La detección periódica de las necesidades de adaptación de los programas formativos a la sociedad, el empleo y de la economía en general y en concreto a los aspectos relativos a la movilidad segura, sostenible y conectada, para adecuarlos a los avances del conocimiento, así como a los cambios y nuevas exigencias de su ámbito local, de la sociedad española y del contexto europeo e internacional.</p> <p>d) La elaboración de un informe bienal que recogerá, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa dirigida a las personas trabajadoras ocupadas y desempleadas.</p> <p>e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorías de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.</p> <p>f) La elaboración de un plan de formación sobre movilidad accesible.</p> | <p>3. En todo caso, corresponderán a esta Sección las siguientes actuaciones:</p> <p>a) Análisis de la situación de la Formación Profesional Dual y de la Mención Dual en las enseñanzas universitarias oficiales en el ámbito del transporte y la movilidad y propuestas de mejora para su funcionamiento.</p> <p>b) La identificación de las carencias y necesidades formativas concretas de las personas trabajadoras, a partir de un análisis de su perfil profesional, de forma que puedan adquirir las competencias necesarias para, bajo los criterios de la transición justa, evitar los desajustes con los requerimientos del sistema productivo, así como la identificación de las figuras formativas a través de las que deberían canalizarse estas necesidades.</p> <p>c) La detección periódica de las necesidades de adaptación de los programas formativos a la sociedad, el empleo y de la economía en general y en concreto a los aspectos relativos a la movilidad segura, sostenible y conectada, para adecuarlos a los avances del conocimiento, así como a los cambios y nuevas exigencias de su ámbito local, de la sociedad española y del contexto europeo e internacional.</p> <p>d) La elaboración de un informe bienal que recogerá, al menos, la identificación de las ocupaciones con mejores perspectivas de empleo, las necesidades formativas de las personas trabajadoras y autónomos y las recomendaciones concretas, que podrán ser referentes de la programación de la oferta formativa dirigida a las personas trabajadoras ocupadas y desempleadas.</p> <p>e) El fomento de la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial de cara a que el sector del transporte sea más abierto a las mujeres, incorporar obligaciones en materia de igualdad en las empresas, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorías de género, fomentar políticas de conciliación que faciliten la incorporación de las mujeres al sector y campañas de concienciación.</p> <p>f) La elaboración de un plan de formación sobre movilidad accesible.</p> |
|--|--|

Propuesta de enmienda #48

| | |
|---|--|
| Artículo 95. Transporte de mercancías. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad | 1. El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad |

| | |
|---|--|
| económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía. | económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre <u>el clima</u> , el medio ambiente <u>y la salud de las personas</u> , tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía. |
| <u>Apartado 2 (nuevo)</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>2. Las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias y a través de la interlocución con las empresas del sector llevarán a cabo las acciones necesarias para asegurar la intermodalidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través, entre otras, de la renovación de flotas mediante la utilización de vehículos eléctricos a batería o propulsados por hidrogeno verde.</u> |
| <u>Apartado 3 (nuevo)</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>3. Asimismo, se garantizará que los servicios de recogida y entrega de última milla se realizarán bajo el criterio de cero emisiones a partir de 2030 en los municipios de más de 20.000 habitantes; y en todos independientemente de su número de habitantes a partir de 2035.</u> |
| <u>Apartado 4 (nuevo)</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>4. Se determinan los siguientes objetivos para la descarbonización de la flota de camiones a nivel estatal:</u> <u>a) para todos los camiones de transporte de mercancías por carretera: un objetivo de emisiones de CO2 del -100% a alcanzar a más tardar en 2035.</u> <u>b) para los camiones vocacionales, es decir aquellos no empleados en el transporte de mercancías, un objetivo de emisiones de CO2 del -100% a alcanzar a más tardar en 2040.</u> |

Propuesta de enmienda #49

| | |
|---|--|
| Artículo 106. Cuantía de las sanciones. | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 1. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de 2.001 a 6.000 euros. | 1. Las infracciones graves serán sancionadas con multas de 2.001 a 6.000 <u>de 12.001 a 50.000</u> euros. |

| Apartado 2 | |
|---|--|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de 101 a 2000 euros. | 2. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de 101 a 2000 <u>hasta 12.000</u> euros. |

Propuesta de enmienda #50

| Disposición adicional 5ª. Sendas indicativas. | |
|--|---|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. En desarrollo del artículo 16 en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.</p> <p>Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones.</p> | <p>1. En desarrollo del artículo 16 en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.</p> <p>Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y las recomendaciones sobre los valores de emisiones por sustancias de la Organización Mundial de la Salud.</p> <p>En ningún caso las sendas e hitos temporales para avanzar en la descarbonización y transformación del sector del transporte y de la movilidad podrán ser inferiores a los objetivos y compromisos asumidos en esta Ley.</p> |

Propuesta de enmienda #51

| Disposición adicional 6ª. Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo. | |
|---|---|
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones | 2. Este plan abordará la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera, las emisiones |

| | |
|---|---|
| <p>acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios. Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante.</p> | <p>acústicas y la protección de la biodiversidad en los entornos aeroportuarios, <u>y estableciendo objetivos de reducción de dichos impactos, así como medidas concretas para su consecución en el corto, medio y largo plazo, e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad.</u> Para ello se considerará la contribución de cada uno de los actores principales de la cadena de valor del sector en los ámbitos de la navegación aérea, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y los operadores de aeronaves y empresas de servicios auxiliares cuya contribución al sector sea relevante, <u>así como de entidades de la sociedad civil de referencia en lo que concierne a sostenibilidad en el transporte aéreo.</u></p> |
|---|---|

Propuesta de enmienda #52

| | |
|--|--|
| <p>Disposición adicional 8ª. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.</p> | |
| <p>Nombre de la Disposición</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>Disposición adicional 8ª. Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.</p> | <p>Disposición adicional 8ª. Estrategia o Plan nacional <u>Estatal</u> de impulso al uso de la bicicleta.</p> |
| <p>Apartado 1</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| <p>1. El Gobierno dispondrá de una Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:</p> <p>a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.</p> <p>b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.</p> <p>c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.</p> | <p>1. El Gobierno dispondrá de una <u>impulsará la</u> Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, cuya elaboración, implantación <u>Estatal por la Bicicleta</u>, cuya <u>implementación,</u> seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados, elaborará un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que tendrá como finalidad:</p> <p>a) Promocionar el uso de este modo de transporte siguiendo principios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.</p> <p>b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.</p> <p>c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.</p> |

| Apartado 2 | |
|--|--|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 2. La Estrategia o Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia o Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia o Plan será revisado y actualizado cada 5 años. | 2. La Estrategia e-Plan Estatal incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicha Estrategia e-Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución, de modo que pueda evaluarse su efectividad y adaptarse a las necesidades de la sociedad. La Estrategia Estatal e-Plan será revisado y actualizado cada 5 años. |
| Apartado 3 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. | 3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de la Estrategia Estatal e-Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. |
| <u>Apartado 4 (nuevo)</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <p><u>4. Las administraciones públicas, de forma colaborativa, diseñarán e implementarán una red básica ciclista, de alta calidad, separada del tráfico a motor que conecten ciudades, municipios de interés, principales estaciones de transporte público, y otros destinos atractores de viajes. Estas redes se adecuarán, según convenga, al uso ciclista como modo de transporte, al cicloturismo o al ciclismo deportivo. Las demás administraciones harán lo propio en su ámbito territorial.</u></p> <p><u>En el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicará unas normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas que incluirán unos estándares y unos criterios mínimos de calidad que deberán cumplir todas las redes, vías, carriles y sendas ciclistas, así como los aparcamientos de bicicletas y otras medidas de apoyo a la circulación ciclista segura.</u></p> <p><u>El diseño, ejecución y mantenimiento y de las infraestructuras viales se someterá a una evaluación de impacto, contemplada en la directiva 2019/1936, que tenga en cuenta el riesgo para los ciclistas y las medidas a implementar para mejorar su seguridad sin mermar su derecho a circular por dicha vía.</u></p> |

Propuesta de enmienda #53

| Disposición adicional 11ª. Transporte ferroviario de mercancías. | |
|--|--|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en las estrategias para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. | En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas <u>necesarias con el objetivo de alcanzar una cuota modal del 18% en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre; y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará en las estrategias la estrategia</u> para el impulso del transporte ferroviario de mercancías <u>en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.</u> |

Propuesta de enmienda #54

| <u>Disposición adicional 12ª. Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios (nueva)</u> | |
|---|--|
| Nombre de la disposición | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <p><u>El Gobierno elaborará un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera.</u></p> <p><u>La elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al ministerio o ministerios y autoridades competentes. El Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos tendrá como finalidad:</u></p> <p>a) <u>Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en todos los municipios que tengan entre 2.000 y 30.000 habitantes, pudiendo variar estos números dependiendo de la Comunidad Autónoma, si bien, siempre siendo 2.000 habitantes o menos el límite inferior y 30.000 habitantes o más el límite superior. El límite inferior será siempre reducido con el fin del cumplimiento del punto (b).</u></p> <p>b) <u>Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en el 20% de los municipios más poblados de menos de 30.000 habitantes de cada Comunidad Autónoma, siempre y cuando estos tengan más de 500 habitantes. Siendo siempre este número superior con el fin de garantizar el punto (c).</u></p> <p>c) <u>Garantizar el despliegue de al menos un punto de recarga en un municipio en un radio de 25 km.</u></p> |

| | |
|--|---|
| | <p><u>El punto de recarga de vehículos eléctricos instalado tendrá que cumplir los siguientes requisitos:</u></p> <p>a) <u>Disponer de una potencia de carga de al menos 50 kilovatios de corriente continua.</u></p> <p>b) <u>Estar situado dentro del casco urbano.</u></p> |
|--|---|

Propuesta de enmienda #55

| | |
|---|--|
| <p><u>Disposición adicional 13ª. Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera. (nueva)</u></p> | |
| <p>Nombre de la disposición</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| | <p><u>En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento y una modernización de la Red de Carreteras del Estado, adaptándola a la electromovilidad y fomentando la digitalización.</u></p> <p><u>El mecanismo de financiación procurará basarse en un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, que tenga en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial, y sostenibilidad ambiental, incluyendo de forma prioritaria descuentos a los vehículos eléctricos cero emisiones.</u></p> |

Propuesta de enmienda #56

| | |
|---|---|
| <p><u>Disposición adicional 14ª. Conexiones transfronterizas y trenes nocturnos (nueva)</u></p> | |
| <p>Nombre de la disposición</p> | |
| <p>Texto propuesto por el Gobierno</p> | <p>Propuesta de enmienda</p> |
| | <p><u>El Gobierno llevará a cabo una política de recuperación y generación de nuevas conexiones con los países europeos de su entorno, con especial atención a los horarios nocturnos que faciliten la sustitución de los desplazamientos en avión entre ciudades europeas.</u></p> |

Propuesta de enmienda #57

| | |
|--|---|
| <u>Disposición adicional 15ª. Obligación de ofrecer información comprensible a las personas usuarias (nueva)</u> | |
| Nombre de la disposición | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>Toda contratación pública relativa a la prestación de servicios de movilidad de uso ciudadano requerirá la inclusión de una evaluación específica de la información a ofrecer a las personas usuarias, de forma comprensible, sobre los trayectos, billeteaje, horarios, recorridos y posibilidades de intermodalidad.</u> |

Propuesta de enmienda #58

| | |
|---|---|
| <u>Disposición adicional 16ª. Prioridad a las infraestructuras de transporte público. (nueva)</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>A partir de la entrada en vigor de esta Ley, todas las Administraciones públicas quedan obligadas a incorporar, en todos los instrumentos de planificación y desarrollo de nuevas infraestructuras viarias al servicio de la movilidad privada, un estudio específico acreditativo de la imposibilidad de resolver la misma conexión mediante infraestructuras de transporte público. La falta de acreditación de esa imposibilidad impedirá la aprobación definitiva de los instrumentos.</u> |

Propuesta de enmienda #59

| | |
|---|---|
| <u>Disposición adicional 17ª. Zonas de bajas emisiones. (nueva)</u> | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>1. En un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley se modificará el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, de tal modo que establezca con carácter obligatorio los criterios y requisitos mínimos comunes que deben tener las zonas de bajas emisiones a nivel estatal para asegurar su eficacia como herramienta crucial en la reducción del CO₂ del sector de la movilidad-transporte y su implantación con criterios homogéneos en las ciudades.</u> <u>En la modificación del Real Decreto se establecerá con claridad la obligación de determinar inicialmente en cada una de las</u> |

| | |
|--|--|
| | <p><u>respectivas zonas de bajas emisiones un nivel de ambición suficientemente alto respecto a la reducción de las emisiones de CO₂ y de las demás formas de polución, que se pueda considerar como un punto de partida a partir del cual las ciudades puedan ir más rápido y más lejos.</u></p> <p><u>Además, el Real Decreto modificado incluirá un mecanismo de revisión al alza que permita reforzar cada cierto tiempo las restricciones de acceso de los vehículos más contaminantes hasta conseguir llegar al nivel de emisiones cero.</u></p> <p><u>Así mismo, se unificará en el Real Decreto los criterios de tipología de vehículos que pueden acceder a las zonas de bajas emisiones, para lo que utilizará la nueva clasificación ambiental de los vehículos en virtud de sus emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos que se determina en la Disposición Adicional 18ª.</u></p> |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <p><u>2. El uso general de las zonas de bajas emisiones se realizará por los vehículos que determine cada municipio atendiendo a la clasificación ambiental vigente, pudiendo circular libremente por estas zonas.</u></p> <p><u>La circulación por las zonas de bajas emisiones, de vehículos que no se incluyan en la selección realizada por parte del municipio para el uso general de las zonas de bajas emisiones, será considerada un aprovechamiento especial del dominio público, al permitirse la circulación pese al nivel de contaminación que genere el vehículo. Este aprovechamiento especial podrá ser gravado por el municipio mediante la aplicación de la correspondiente tasa, sin perjuicio de las excepciones que puedan establecerse en función de la propiedad del vehículo o su vinculación a ciertos servicios públicos.</u></p> |

Propuesta de enmienda #60

| | |
|--|--|
| <u>Disposición final 18ª. Modificación del apartado E del Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. (nueva)</u> | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>En el plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, el apartado E del Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de</u> |

Vehículos quedará redactado en los siguientes términos:

“E. CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS POR SU POTENCIAL CONTAMINANTE

1. Todo vehículo matriculado en el Registro de Vehículos será clasificado en el mismo en relación a su nivel de emisiones (medido bajo estándar WLTP) y combustible empleado, de conformidad con las categorías creadas en el presente anexo. Asimismo, aquellos vehículos que circulando por las vías públicas no dispongan de matrícula española, se podrán clasificar conforme a idénticos parámetros, a efectos de adecuar su circulación a las previsiones normativas emanadas de la autoridad competente.

2. Categorías de clasificación ambiental:

a) Vehículos 0 (cero) emisiones, entendidos como aquellos con emisiones nulas “in situ”: Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), o vehículos de pila de combustible (FCEV).

b) Vehículos D:

Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 con motores de combustión interna (incluidos híbridos y gas) clasificados en el Registro de Vehículos como de categoría Euro 5 o Euro 6 y sucesivas (para vehículos de gasolina) o Euro 6d y sucesivas (para vehículos diésel). Siempre que sus emisiones de CO2 no superen los 95 grCO2/km (medidas bajo estándar WLTP).

Aquellos vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), vehículos de hidrógeno (HICEV), vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP), siempre que cumplan los dos requisitos referidos: pertenecer a la categoría Euro 6d y sucesivas, y que sus emisiones de CO2 no excedan los 95 grCO2/km (bajo estándar WLTP).

c) Vehículos C:

Entendidos como vehículos de todo tipo, con motor de combustión interna, con un nivel de emisiones de más de 95 grCO2/km hasta un máximo 137 grCO2/km (bajo

| | |
|--|--|
| | <p><u>estándar WLTP), de gasolina Euro 4/IV o diésel Euro 6a, Euro 6b y Euro 6c.</u></p> <p><u>Por encima del umbral de 137 grCO2/km (estándar WLTP) ningún vehículo podrá optar a un distintivo superior a B, con el fin de limitar los vehículos de alta potencia y/o masa que no contribuyan a la necesaria reducción de emisiones, sean de la tecnología que sean.</u></p> <p>d) <u>Vehículos B:</u></p> <p><u>Entendidos como vehículos de todo tipo, con motor de combustión interna, de gasolina Euro 3/III o Diésel Euro 4/IV o Euro 5/V.</u></p> <p>e) <u>Vehículos A:</u></p> <p><u>Todo vehículo a motor de combustión interna que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, D, C o B.</u></p> |
|--|--|

Propuesta de enmienda #61

| <u>Disposición final 19ª. Creación del Foro Ciudadano Estatal de Movilidad. (nueva)</u> | |
|---|--|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <p><u>Se crea el Foro Ciudadano Estatal de Movilidad, que tendrá por finalidad establecer una interlocución directa entre el ministerio competente y la ciudadanía para conocer las necesidades y demandas de acceso, movilidad y transporte, no satisfechas o mejorables.</u></p> <p><u>Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general, así como los reglamentos, que se adopten en el ámbito de la movilidad sostenible se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas y canales accesibles que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y del público en general. Para la elaboración de los mismos, el Gobierno reforzará los mecanismos de participación ya existentes y garantizará, de forma estructurada, la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones en materia de movilidad a través del establecimiento del citado Foro, y se recomendará que se establezcan foros autonómicos y municipales. Su composición tendrá en cuenta el principio de representación equilibrada entre sujetos de la movilidad, personas de diferente género (mujeres y hombres), edad (jóvenes, adultos y mayores), capacidades (económicas,</u></p> |

| | |
|--|---|
| | <p><u>funcionales y culturales) y procedencia geográfica (rural y urbano), La composición, organización y funcionamiento de la misma se desarrollará mediante Orden Ministerial</u></p> <p><u>Además de en este Foro, cualquier persona tendrá derecho, y la administración la obligación de garantizar:</u></p> <p><u>a) la participación de manera efectiva y real en la elaboración, modificación y revisión de aquellos planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente y la movilidad incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley.</u></p> <p><u>b) el acceso con antelación suficiente a la información relevante relativa a los referidos planes, programas y disposiciones de carácter general.</u></p> <p><u>c) la formulación de alegaciones y observaciones cuando estén aún abiertas todas las opciones y antes de que se adopte la decisión sobre los mencionados planes, programas o disposiciones de carácter general y a que sean tenidas debidamente en cuenta por la Administración Pública correspondiente.</u></p> <p><u>d) que, una vez examinadas las observaciones y opiniones expresadas, se haga público un resumen de dichas propuestas (señalando las propuestas mayoritarias, las innovadoras y otras no procedentes) así como las decisiones adoptadas, y se informe de los motivos y consideraciones en los que se basan dichas decisiones.</u></p> |
|--|---|

Propuesta de enmienda #62

| | |
|---|---|
| <u>Disposición adicional 20ª. Financiación del transporte público (nueva)</u> | |
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <p><u>En el plazo de seis meses de la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno debe elaborar una Estrategia de financiación del transporte público, a presentar ante la Conferencia Sectorial de Transportes a efectos de tener en consideración las propuestas de las Comunidades autónomas y acordar un esquema estable y a largo plazo que pueda implicar a todos los agentes concernidos por la materia.</u></p> |

Propuesta de enmienda #63

| Disposición transitoria 3ª. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias. | |
|---|--|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.M.E., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018 - 2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público y proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios.</p> | <p>1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.M.E., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a obligaciones de servicio público en el Periodo 2018 - 2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la <u>modificación</u>, reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público, <u>así como la implementación de alternativas de gestión ferroviaria que conlleven un mejor servicio, y en su caso</u> proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de las personas usuarias, continuidad, regularidad, capacidad o precios.</p> <p><u>Igualmente, el Ministerio fijará un procedimiento específico para la solicitud de implantación de nuevos servicios ferroviarios que permitan atender las necesidades señaladas.</u></p> |
| Apartado 2 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| <p>2. La propuesta de reducción o supresión de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción o supresión del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan.</p> | <p>2. La propuesta de reducción, supresión <u>o nueva implantación</u> de un servicio ferroviario deberá ir acompañada de un análisis socioeconómico y ambiental en que, como mínimo, se determinen los impactos socioeconómicos y ambientales que resultarían de la reducción, o supresión <u>o nueva implantación</u> del servicio ferroviario con relación a los que generen los servicios de movilidad alternativos que se propongan, <u>incluyendo las externalidades de los diversos medios de transporte.</u></p> <p><u>La solicitud de supresión del servicio deberá ir acompañada de una propuesta de implementación alternativa que iguale o mejore la eficiencia energética y el impacto positivo social y medioambiental del servicio a suprimir.</u></p> |

| Apartado 3 | |
|---|---|
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| 3. Si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión afecta a varias Comunidades Autónomas, todas deberán manifestar su conformidad. | <u>Independientemente de</u> si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión <u>o nueva implantación</u> afecta a <u>una o</u> varias Comunidades autónomas, todas <u>aquella o aquellas que estén afectadas</u> deberán manifestar su conformidad. <u>Un posicionamiento contrario paralizará automáticamente la solicitud y el servicio no podrá verse afectado por otra en los tres años siguientes.</u> |
| <u>Apartado 6 (nuevo)</u> | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| | <u>Las personas empleadas por las empresas operadoras de transporte ferroviario de viajeros declarado obligación de servicio público de competencia estatal que tengan encomendadas las funciones de control e inspección de títulos de transporte de viajeros, en los actos de servicio y en los actos motivados por estos, tendrán la consideración de agentes de la autoridad en relación con el ejercicio de sus funciones de vigilancia inmediata de la observancia en el control de la posesión por los viajeros de un título válido de transporte.</u> <u>Dichas personas deberán ejercer las correspondientes funciones inspectoras y habrán de dar cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes.</u> |

Propuesta de enmienda #64

| Disposición final 7ª. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea | |
|--|--|
| Apartado 1 | |
| Texto propuesto por el Gobierno | Propuesta de enmienda |
| La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea queda modificada en los siguientes términos: Uno. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos: «Artículo 43. Las Administraciones públicas territoriales y las personas y entidades particulares nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán obtener una autorización previa, de acuerdo con las condiciones que determine el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para | La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea queda modificada en los siguientes términos: Uno. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos: «Artículo 43. Las Administraciones públicas territoriales y las personas y entidades particulares nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea, deberán obtener una autorización previa, de acuerdo con las condiciones que determine el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para |

construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general.

Las propuestas de nuevos aeropuertos de interés general tendrán que justificarse en sólidas razones de interés general, movilidad de la ciudadanía y cohesión económica, ambiental, social y territorial, y de complementariedad con los aeropuertos en funcionamiento y la red ferroviaria de alta velocidad, teniendo en consideración, en particular, el impacto en término de emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes.

La autorización prevista en el primer párrafo, se emitirá previo análisis riguroso de la solvencia técnica, económica y financiera del promotor, y de la viabilidad económica, ambiental y financiera del nuevo aeropuerto, a cuyo efecto el promotor tendrá que aportar un plan de negocio de la explotación del mismo con el alcance que determine dicho Ministerio.

En tales casos, podrán conservar la propiedad del recinto aeroportuario y participar en la explotación de las actividades que dentro del mismo se desarrollen en los términos que se establezcan».

construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general.

Las propuestas de nuevos aeropuertos de interés general únicamente serán admisibles con carácter excepcional en aquellos casos que puedan ~~tendrán que~~ justificarse en sólidas y probadas razones de interés general, necesidad perentoria para garantizar la movilidad de la ciudadanía y cohesión económica, ambiental, social y territorial, y de complementariedad con los aeropuertos en funcionamiento y la red ferroviaria de alta velocidad. ~~teniendo en consideración, en particular,~~ Se tendrán en particular consideración los impactos de la nueva infraestructura en términos de emisiones de gases de efecto invernadero, ~~y otros~~ contaminantes atmosféricos, emisiones acústicas y afecciones a los ecosistemas y la biodiversidad de las zonas próximas al aeropuerto y de la región en su conjunto. El análisis de los potenciales impactos debe incluir las operaciones en tierra, las operaciones aéreas gestionadas por el aeropuerto y todos los posibles impactos inducidos por la infraestructura, como movilidad a/desde el aeropuerto, desarrollos logísticos próximos, etc.

La existencia de problemas medioambientales en el territorio propuesto para la construcción del aeropuerto, o la posibilidad razonable de que aquella pueda provocarlos supondrá la denegación por defecto de cualquier propuesta. Igualmente, El Ministerio denegará cualquier propuesta cuando otros modos de transporte proporcionen niveles adecuados de servicio.

La autorización prevista en el primer párrafo, se emitirá previo análisis riguroso de la solvencia técnica, económica y financiera del promotor, y de la viabilidad económica, ~~ambiental~~ y financiera del nuevo aeropuerto, la necesidad real en términos de movilidad para la población y la existencia de alternativas de transporte terrestre, y los impactos sociales, ambientales y climáticos de la infraestructura. a cuyo efecto el promotor tendrá que aportar un plan de negocio de la explotación del mismo con el alcance que determine dicho Ministerio.

En tales casos, podrán conservar la propiedad del recinto aeroportuario y participar en la explotación de las actividades que dentro del mismo se desarrollen en los términos que se establezcan».