

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

24545 *Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.*

FELIPE VI

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley:

ÍNDICE

Preámbulo.

Título preliminar.

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley.

Artículo 2. Definiciones.

Artículo 3. Relaciones entre Administraciones públicas.

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.

Artículo 5. Principios rectores.

Título I.

Artículo 6. El Sistema General de Movilidad Sostenible.

Artículo 7. Objetivos del Sistema General de Movilidad Sostenible.

Artículo 8. El Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Artículo 9. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Artículo 10. Funciones del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Artículo 11. El Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

Artículo 12. Funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible.

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

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

Título II.

Capítulo I.

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

Artículo 16. Orientaciones generales para una movilidad sostenible que se han de incluir en el DOMOS.

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

Artículo 18. Los documentos de recomendaciones metodológicas.

Artículo 19. Las guías de buenas prácticas.

Artículo 20. Concienciación y sensibilización.

Artículo 21. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles, constituye una modalidad de arrendamiento sin conductor.

2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.»

Disposición final quinta. *Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.*

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

El apartado 1 del artículo 15 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto sobre actuaciones recogidas en el anexo II de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible y siempre que su importe total estimado, sin incluir IVA, sea superior a los indicados en dicho anexo, se deberá llevar a cabo un estudio de rentabilidad en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.

Este estudio de rentabilidad se entenderá equivalente al estudio previsto en el artículo 52 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, debiendo incorporar los elementos previstos por ésta.

En cualquier caso, también será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de la actuación en los casos previstos en el artículo 51 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.»

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

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

Uno. El apartado 1 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hará pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Red Ferroviaria de Interés General destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Esta estrategia, que cubrirá un período temporal de, al menos, cinco años, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero y estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea. Se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezcan reglamentariamente, se dará audiencia a las Administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados.

La estrategia deberá realizarse desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte que proporcionen una cobertura adecuada de transporte público en todo el territorio.

Asimismo, la estrategia indicativa deberá ser coherente con el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) previsto en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible y adecuarse a las condiciones que en él se establezcan.