

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.

que constituya el marco de referencia plurianual de la política general de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad y transporte de competencia estatal.

Disposición transitoria décima. *Servicios ferroviarios traspasados a las comunidades autónomas.*

La prestación de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y regionales sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general, de competencia de las comunidades autónomas en el marco de los traspasos correspondientes, e iniciada con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley se ajustará, con carácter transitorio, a las siguientes reglas:

a) Las relaciones de servicio público establecidas originariamente entre la Administración del Estado y RENFE Viajeros SME, mediante contratos otorgados entre el 24 de diciembre de 2017 y 2 de diciembre de 2019 y actualmente en vigor, continuarán hasta la expiración de su plazo.

b) Las relaciones de servicio público diferentes de las anteriores que traigan causa de procedimientos distintos del procedimiento de licitación competitiva, que estuvieran vigentes antes de 24 de diciembre de 2017 y que mantengan su efectividad a la entrada en vigor de esta ley tendrán una duración limitada cuyo plazo no superará en ningún caso el 24 de diciembre de 2032, sin perjuicio de que la Administración titular del servicio y la entidad prestadora del mismo acordaran proceder a su extinción con anterioridad a dicha fecha.

En el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ley, las Administraciones competentes y las entidades prestadoras de los servicios formalizarán por escrito las relaciones de servicio público anteriormente descritas. El documento de formalización reflejará, en todo caso, el régimen económico de la relación, los servicios prestados y los medios materiales adscritos y su ámbito temporal.

Disposición derogatoria única.

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

a) La disposición adicional séptima de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

b) Los artículos 97 al 104, la disposición adicional cuarta y la disposición adicional decimonovena de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

c) La disposición adicional sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

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

Uno. La disposición adicional primera del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional primera. *Referencias normativas.*

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.

En particular las referencias al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se entenderán realizadas al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.»

Dos. Se modifica 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, en los siguientes términos:

1. Los capítulos II y III del título I del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, quedan redactados del siguiente modo:

«CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 8. *Composición y funciones.*

1. El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial y para promover la concertación de las distintas Administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

2. La presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las Administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico y la seguridad vial en las vías urbanas.

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

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

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de tráfico y seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar, en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico o seguridad vial antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.

d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial.

e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.

g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

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

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico y Seguridad Vial.

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

2. La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.»

2. El título del capítulo I del título II queda redactado del siguiente modo:

«CAPÍTULO I

Normas de comportamiento en la circulación»

3. El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras y en las normas municipales. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, la realización de obras en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable, que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, se sancionarán en la forma prevista en la normativa de carreteras, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

4. Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

5. Se prohíbe la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine.

6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias indicadas.

8. La celebración de actividades o eventos organizados con fines recreativos, turísticos o tradicionales, en los que no existe competición deportiva, pero que precisen para su desarrollo la ocupación total o parcial de la vía, interfiriendo en la fluidez y seguridad ordinaria de la circulación de la misma, deberán ser comunicadas por sus promotores u organizadores con una antelación mínima de diez días hábiles con respecto a su fecha de celebración al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial, para que este organismo pueda estimar la procedencia de su celebración en el momento indicado, teniendo en cuenta la afección provocada y calendario de restricciones a la circulación y, en su caso, dictar las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico. Los organizadores serán responsables de comunicar, por medios telemáticos, el inicio y fin del uso excepcional de la vía a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico.

Asimismo, cuando se trate de la celebración de otras actividades o eventos cuyo desarrollo no implique ocupación de las vías, pero sí puedan generar un número de desplazamientos anormalmente elevados, afectando a la fluidez y seguridad ordinaria de las mismas, sus promotores u organizadores también tendrán la obligación de comunicarla al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, autoridad autonómica o local responsable en materia de seguridad vial con anterioridad a su inicio para que dichas autoridades puedan definir, si así resulta procedente, la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico específica a ejecutar.»

4. Se incorpora al final del apartado 1 del anexo VI los siguientes datos:

«— Clase por emisiones de CO₂ [se aplica a vehículos pesados].

— Fecha de reclasificación.

— CO₂ en g/tkm [se aplica a vehículos pesados].

— Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo [se aplica a vehículos pesados].»

5. El apartado cuatro incorpora al ordenamiento español el artículo 3 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de febrero de 2022 por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520, por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

6. Se modifica la letra b) del apartado 2 de la disposición final segunda, que queda redactada de la siguiente manera:

«2. Asimismo, se habilita específicamente al Gobierno:

a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

b) para modificar el anexo II y el anexo relativo al cuadro de umbrales de emisión para identificar a un vehículo como gran emisor en función de la tipología del vehículo.»

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.*

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

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

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

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 24, que queda redactada de la siguiente manera:

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

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

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

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

c) Cuando se trate de tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales, a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros que resulten de interés general o afecten a la generalidad o a una parte importante del