



14 January 2026

[España](#) [Legislación al día](#)

Legislación al día. España. Movilidad Sostenible

Eva Blasco Hedó

Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible

Autora: Dra. Eva Blasco Hedó. Responsable de la Unidad de Investigación y Formación del Centro Internacional de Estudios de Derecho ambiental (CIEDA-CIEMAT)

Fuente: BOE n. 291, de 4 de diciembre de 2025

Palabras clave: Movilidad sostenible. Contaminación atmosférica. Transporte terrestre. Transporte de viajeros. Transporte de mercancías. Transportes aéreos. Vehículos no tripulados. Derechos de los ciudadanos. Carreteras. Circulación vial. Ferrocarril. Puertos. Tecnología. Energía. Acceso a la información. Alquiler de vehículos automóviles. Ayudas. Programas. Tasas. Contratación administrativa. Políticas medioambientales.

Resumen:

Quiero comenzar este apartado transcribiendo una parte de la introducción del artículo "Movilidad Sostenible y Régimen Jurídico Autonómico", que forma parte de la obra colectiva publicada en 2024 bajo el título "El Desarrollo Autonómico de los Objetivos Climáticos", dirigida por los profesores Juan Rosa Moreno y Germán Valencia Martín. En aquel momento examiné un proyecto de ley de movilidad sostenible cuya publicación

definitiva no vio la luz por la celebración de elecciones generales en julio de 2025 y que ahora, con no demasiados cambios, se ha convertido en esta nueva norma.

El concepto "sostenibilidad" o el adjetivo "sostenible" se han extendido como manchas de aceite por diversos sectores, si bien su origen vino de la mano de la economía, cuando comenzamos a darnos cuenta de que los recursos naturales eran finitos y había que hacer un uso racional de los mismos que garantizase al mismo tiempo el bienestar de las generaciones futuras y, sobre todo, sin dañar el medio ambiente. En ausencia del adjetivo "sostenible", la movilidad no pasaría de ser una actividad inherente al ser humano que le permite desplazarse de un lugar a otro según sus necesidades, intereses y gustos, haciéndose valer, o bien de sus propios medios -caminar o disponer de un vehículo propio-, o bien del uso del transporte público o privado en sus distintas variantes -discrecionales o a demanda, servicios de movilidad compartida o colaborativa-, y siempre bajo los auspicios del tráfico.

En principio parece fácil, pero los problemas comienzan a vislumbrarse desde el momento en que se propone que la movilidad alcance el grado de sostenible, es decir, que los tres elementos anteriores, desplazamiento, transporte y tráfico se equilibren; y todos, personas y vehículos de toda índole, dirigidos directa o indirectamente por personas -la Comisión Europea apuesta por la movilidad automatizada en su Comunicación "en ruta hacia la movilidad automatizada: estrategia de la UE para la movilidad del futuro-, puedan ocupar un espacio limitado que se use racionalmente en función de sus propias posibilidades o de aquellas que faciliten o impongan los poderes públicos.

La otra cara de la moneda es que, si la movilidad debe ser sostenible, es porque nos hemos excedido en su ejercicio o porque ha experimentado un crecimiento constante y desmesurado hasta el punto de impedir el equilibrio necesario; todo ello bajo la máxima de querer llegar a nuestros destinos -domicilio, ocio, educación, sanidad o trabajo- en el menor tiempo posible, ya sea por obligación o de forma voluntaria, habitualmente en vehículo a motor

particular, y sin demasiada reflexión sobre los costes económicos, sociales o ambientales inherentes al medio de transporte seleccionado o de las desigualdades que se generan en la práctica alrededor de un acceso limitado a los medios de transporte, lo que ha venido a denominarse, “pobreza de transporte”.

Pero ¿podemos dejar de movernos y/o arrinconar nuestros vehículos particulares? O, ¿hasta dónde puede llegar la intervención administrativa en este sector? Pensemos que la Estrategia de Movilidad Sostenible comunitaria prevé como un instrumento de actuación la internalización de los costes externos mediante la aplicación de los principios de “quien contamina paga” y de “el usuario paga”, en particular a través de la tarificación del carbono y los mecanismos de tarificación de las infraestructuras, lo que no deja de ser una fórmula para disuadir el uso de vehículos privados.

Y es que, si existe una realidad en la que confluyen diversas materias sujetas a constantes cambios -energía, contaminación atmosférica, ruido, urbanismo, infraestructura, turismo, medio ambiente, salud o economía-, esa es precisamente la movilidad, que al final se extiende a todos los ámbitos de la vida de las personas y de la sociedad, con un marcado carácter transversal que trasciende al tráfico o al transporte. Una realidad que tampoco se puede adaptar a un patrón uniforme en todo nuestro territorio, sino que para la consecución de una movilidad sostenible deberá tenerse en cuenta el contexto económico, social o ambiental y conjugarlo con las reglas que rigen el siglo XXI.

Basta esta razón y la necesidad de cumplir con los parámetros de la sostenibilidad, a menudo conectada con modos de transporte más sostenibles, en particular, el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie; lo que conlleva que sea objeto de regulación por el derecho con una clara intención de acomodo a una realidad aceleradamente cambiante; sin perder de vista la interrelación existente entre los diversos sectores implicados en la movilidad, que lejos de traducirse en una

multiplicación de normas, planes y subplanes, debería plantearse en un marco jurídico que prevea aquella interconexión.

Reafirmando la complejidad de la materia y el maridaje de sectores y ámbitos de actuación que la acentúan todavía más, se debe analizar si los ritmos legislativos y planificadores se acomodan a esta realidad desde una perspectiva integradora que huya de los compartimentos estanco y que quizá encuentre su eco en esta nueva Ley que a continuación vamos a resumir.

Buena parte del contenido de esta norma tiene carácter puramente principal o programático, dejando un amplio espacio para el posterior desarrollo normativo por parte de las Administraciones a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible. De hecho, se enuncian en la ley los principios básicos que a nivel global inspiran las políticas de movilidad sostenible, transporte e infraestructuras y que se resumen en la concepción de la movilidad como un derecho del ciudadano que el poder público debe proteger; como elemento de cohesión social y territorial; basado en la digitalización y el avance tecnológico; en la sostenibilidad, entendida desde una triple integración de la «equidad económico-social», la «eficiencia energética» y el «respeto al entorno natural y urbano»; y, finalmente, en la lucha contra el cambio climático, la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire.

La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, presentada en diciembre de 2020, sienta las bases de cómo el sistema de transporte de la Unión Europea puede lograr su transformación verde y digital y ser más resistente a las crisis futuras, con una reducción del 90 % en las emisiones para 2050 gracias a un sistema de transportes inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible.

En España se dispone de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada como hoja de ruta para la transformación del sistema de transportes y movilidad, así como de la política nacional urbana, que apuesta por una visión integrada, coherente y transversal de pueblos y ciudades y

para ello marca como objetivo favorecer la ciudad de proximidad y los medios de transporte sostenible.

La presente Ley responde a la reforma contemplada en la Componente 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos», en particular en la medida R2 «Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

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

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

En este contexto, el **TÍTULO PRELIMINAR** establece el objeto y finalidad de la ley, define los conceptos que se utilizan en la misma, reconoce la movilidad como un derecho colectivo y la necesidad de que las Administraciones faciliten su ejercicio, y establece los principios rectores de las Administraciones públicas en esta labor. Se trata de un título con un contenido programático relevante.

Al efecto, esta ley tiene por objeto “establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos, 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”.

En particular esta ley pretende:

1. a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema multimodal integrado de movilidad para todas las personas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad adaptado al entorno y a las necesidades de movilidad de cada momento.
2. b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.
3. c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema multimodal integrado de movilidad.
4. d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.
5. e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios equidad, eficiencia, igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.
6. f) Impulsar la progresiva descarbonización del transporte y la movilidad que permita contribuir a alcanzar la neutralidad climática del transporte en 2050.

Entre las definiciones que nos brinda la ley destacamos la de “movilidad sostenible” como “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”.

Tal y como expuse en la publicación citada, convendría una definición más concreta y esclarecedora. Si la desgranamos, tiempo y coste juegan al unísono y se conjugan con un nuevo concepto, el de la razonabilidad, en su sentido de prudencia o proporcionalidad; acorde y compatible con los recursos disponibles de la sociedad, también los económicos, que decidirán el devenir de las inversiones en muchos casos. Un término, el de la razonabilidad, difícil de medir. De esta definición se desprende cierta confusión a la hora de discernir si la movilidad sostenible integra el transporte o viceversa, a lo que no ayuda precisamente la expresión “estructurándose en torno”, si bien recaería en el ámbito competencial de “transportes”. En mi opinión, lo que resulta esencial es la articulación de ambas como si de un conjunto se tratara, con una clara interdependencia; sin olvidar que el transporte es tanto de personas como de mercancías.

El **TÍTULO I** de la ley crea y regula, como instrumento de cooperación y colaboración, el Sistema General de Movilidad Sostenible, que se concibe como un instrumento para facilitar el ejercicio del derecho a la movilidad y como un elemento necesario para poder ejercer otros derechos constitucionales. Será el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate de la administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes

Este Sistema cuenta con diversos instrumentos para su desarrollo: el Foro Territorial de Movilidad Sostenible; el Consejo Superior de Movilidad Sostenible; el Espacio de Datos Integrado de Movilidad; el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.

El **TÍTULO II** recoge las medidas para fomentar una movilidad sostenible. Concretamente integra un conjunto de preceptos, instrumentos, procedimientos e iniciativas que complementan la [Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética](#), con el objetivo de

favorecer la transición de la oferta del sistema de transportes hacia modos, medios, servicios y pautas de movilidad más eficaces, energéticamente eficientes, seguros, accesibles, asequibles, equitativos y con menos emisiones.

En el **capítulo I** de este título, se regula el DOMOS, como marco de condiciones orientativas para la planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad. Incluirá las orientaciones generales para la movilidad sostenible, especificando las aplicables a las zonas urbanas y metropolitanas y a las zonas rurales o de baja densidad de población y un sistema de indicadores como mecanismo de información sobre el estado del transporte y la movilidad.

Asimismo, se establece la necesidad de fomentar medidas que favorezcan concienciación y sensibilización y de incluir la movilidad sostenible en el sistema educativo, así como en las acciones formativas vinculadas al sistema de formación profesional.

Las cuatro secciones del **capítulo II** abordan diferentes aspectos de la planificación y gestión de la movilidad, incluyendo obligaciones específicas en cuanto a los instrumentos de planificación de la movilidad. En concreto, en la sección 1.^a se establece el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM) y su equivalente para las comunidades autónomas y se recogen obligaciones para la elaboración de planes de movilidad sostenible de entidades locales, para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.

En la sección 2.^a se recogen los aspectos inclusivos de la movilidad.

La sección 3.^a está enfocada a mejorar la sostenibilidad del sistema de transportes a través de actuaciones complementarias en determinadas infraestructuras, edificaciones y otras instalaciones vinculadas al mismo.

La sección 4.^a proporciona elementos para mejorar la información y gestión ambiental y de la energía por parte de los operadores de servicios de transporte.

Este título II se complementa con una serie de disposiciones adicionales y finales: La **disposición adicional segunda** fija el plazo para la aprobación del primer DOMOS. La disposición adicional tercera recoge la obligación de incluir en el DOMOS los valores anuales que conformarán las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.

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

Por su parte, la **disposición adicional quinta** establece la obligación de las Administraciones de disponer de protocolos de actuación que puedan adoptarse e implementarse ante episodios de alta contaminación.

Por otra parte, en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta o ciclo se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, cuya utilización, en general, redundará en la mejora de la salud de las personas. Por estas razones, la **disposición adicional sexta** se centra en el impulso decidido a la movilidad activa mediante la creación de una Estrategia Estatal de impulso al uso de la bicicleta, que fomente y coordine las diferentes políticas y acciones en torno a este modo de transporte que se considera un elemento esencial de la movilidad cotidiana.

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

El **TÍTULO III** se dedica a la planificación y gestión de infraestructuras para el transporte y los servicios de transporte público. El **capítulo I** se refiere a la provisión de servicios de transporte terrestre de personas y servicios de movilidad en todo el territorio.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4, se establece que las Administraciones públicas deben facilitar el derecho a la movilidad a través de los servicios de transporte público, así como a través de los servicios de movilidad, que incluyen los de la movilidad compartida o colaborativa, o apoyándose en otros instrumentos, como subvenciones.

Las soluciones de movilidad que se implanten en cada territorio deberán ser las más adaptadas a sus necesidades. Mención específica requiere la necesidad de impulsar soluciones de movilidad en las zonas rurales o de baja densidad de población como parte de la acción pública necesaria para luchar contra la diferencia de oportunidades que pueden existir en el ámbito rural. En este sentido, se plantea la posibilidad de que el Estado participe en la financiación de este tipo de soluciones cuando afecten a territorios afectados por el reto demográfico.

Con el objetivo de situar a las personas en el centro de las decisiones de política pública, se establece la necesidad de que el sistema de transportes y movilidad sea un sistema integrado, preferentemente configurado en red, sin perjuicio de las Administraciones competentes sobre los distintos servicios. Además, se destaca la posibilidad de utilizar cualquier figura jurídica prevista en la normativa de contratos en aquellos servicios de transporte o de movilidad sostenidos con fondos públicos, así como la utilización de subvenciones o ayudas públicas.

Por último, se establecen, como una categoría específica, los servicios de movilidad de conexión con los servicios ferroviarios y los servicios regulares en autobús.

El **capítulo II** define las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal de acuerdo con lo dispuesto en la normativa europea, y establece determinadas prescripciones con la

finalidad de exigir su justificación con base en motivos de interés público y de establecer los adecuados mecanismos de evaluación y seguimiento.

Este capítulo se completa con una serie de disposiciones transitorias y finales. La **disposición transitoria segunda** fija el plazo para establecer un nuevo mapa concesional de servicios de transporte regular de personas por carretera de competencia estatal, integrado por el conjunto de servicios de competencia estatal, ajustado a los nuevos principios de la ley.

Al efecto, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible consiste en la elaboración de un nuevo mapa concesional de líneas regulares de transporte de personas por carretera que sustituya al actual, con el objetivo de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las Administraciones públicas y vaya acompañado de un estudio previo que justifique la viabilidad económico-financiera de las líneas para los operadores de transporte, sobre la base de los nuevos criterios y plazos que a tales efectos establece la ley.

De este modo, la **disposición transitoria segunda** establece un mecanismo de financiación a las comunidades autónomas o Administraciones competentes con base en los estatutos de autonomía, que se regula específicamente en la ley, suponiendo una excepción a los mecanismos establecidos en el artículo 86 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Además de la disposición anterior, se incluye la **disposición transitoria tercera** que hace referencia a los servicios ferroviarios declarados como obligación de servicio público e incluidos en acuerdo por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de personas competencia de la Administración

General del Estado en la red ferroviaria de interés general aprobado en el Consejo de Ministros.

A continuación, la **disposición final cuarta** plantea la modificación de algunos artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, para hacerlos coherentes con el contenido de esta ley.

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

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

Asimismo, se incluye como nueva categoría de transporte público de personas, junto al transporte regular y discrecional, el transporte a la demanda, que deberá prestarse en el marco de un contrato administrativo.

Por último, se incluye como un supuesto de arrendamiento de vehículos sin conductor, la actividad del uso temporal de vehículos, conocida como «carsharing».

El **capítulo III** del título III se refiere a la planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal y concretamente a establecer los criterios que permitan una adecuada toma de decisiones en su proceso de planificación y construcción. La Administración General del Estado es competente en la planificación, ejecución y gestión de las infraestructuras de transporte de interés general, que incluyen los puertos de interés general,

los aeropuertos de la red de Aena S.M.E., S.A., la Red de Carreteras del Estado y las líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General. Y es que, las infraestructuras son la base del sistema de movilidad y logística de un país.

En relación con todos los modos, se prevé la realización de una evaluación ex ante en dos etapas: un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental y, posteriormente, un estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera, y se realizará teniendo en cuenta una perspectiva multimodal y de la influencia que una determinada infraestructura pueda tener sobre la movilidad general en su entorno. Igualmente, la evaluación deberá prestar una atención especial a los objetivos climáticos y, en particular, a las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos. Asimismo, se determina la necesidad de la realización de una evaluación ex post de los proyectos de inversión, en un plazo de cinco años desde su puesta en servicio.

El **TÍTULO IV** regula la participación del Estado en la financiación de la movilidad sostenible, incluyendo la financiación estatal del transporte público colectivo urbano de personas.

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

El nuevo sistema, que entrará en vigor en el ejercicio presupuestario siguiente al de la publicación de las bases reguladoras de las subvenciones con dicho fin y se liquidará en el ejercicio presupuestario posterior, sustituye los dos sistemas actuales para contribuir a la financiación del transporte público colectivo urbano de personas.

En este Título se fijan los servicios objeto de financiación por parte del Estado. Se crea el «Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible,

fondo carente de personalidad jurídica (FECMO-FCPJ)» como instrumento para gestionar las subvenciones, y se definen los destinos a los que se pueden dirigir.

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

El **capítulo I** del título V regula un «sandbox» o espacio controlado de pruebas normativo para el ámbito del transporte y la movilidad, dirigido a la innovación regulatoria, en la medida en que su finalidad es que la Administración conozca la actividad innovadora propuesta por el promotor, valore su acomodación al marco regulatorio vigente y adopte, en su caso, las modificaciones normativas que resulten necesarias.

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

El **capítulo II** del título V se refiere a los vehículos automatizados y su incorporación al sistema de transportes. Comienza con un artículo sobre los principios de actuación de las Administraciones públicas para la regulación y promoción de la introducción progresiva de los vehículos automatizados en el sistema de transportes. Este artículo, de carácter programático, se aplicaría a cualquier tipo de vehículo automatizado, mientras que el resto de los artículos que forman parte de este capítulo se refieren específicamente a la conducción automatizada por carretera.

El **capítulo III** del título V se refiere a la digitalización y la promoción de los datos abiertos en materia de transportes y movilidad, entendiendo en general por datos abiertos aquellos en formatos abiertos que pueden utilizar, reutilizar y compartir libremente cualquier persona con cualquier fin.

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

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

El **TÍTULO VII** se refiere a la participación pública y la transparencia. En este título se obliga a la Administración a elaborar un informe de actividad periódico en materia de políticas públicas de movilidad y transporte.

El **TÍTULO VIII** corresponde al régimen sancionador.

Por último, se suman dos anexos.

Anexo I: Provisión de datos de transporte y movilidad.

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

Entrada en vigor: 5 de diciembre de 2025

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

1. a) La disposición adicional séptima de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
2. 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](#).
3. c) La disposición adicional sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Se modifican:

– 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.

-Con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor mediante la disposición final segunda se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Esta habilitación legal permite que los municipios que así lo deseen puedan introducir una tasa por la circulación de vehículos que superen los límites o categorías máximas de libre circulación estipuladas en las zonas de bajas emisiones.

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

-La disposición final cuarta plantea la modificación de algunos artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, para hacerlos coherentes con el contenido de esta ley.

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

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

– Disposición final séptima. Modificación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Se introduce una disposición adicional quincuagésimo-séptima en esta Ley con la siguiente redacción: "Revisión de actos en los procedimientos de adjudicación de contratos regidos por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo:

La regulación contenida en los capítulos IV y V del título I del libro primero de esta ley y en su normativa de desarrollo resulta directamente aplicable a los contratos de servicio público de transporte de viajeros regulados en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera”.

Enlace web: [Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible](#)