

# DISPOSICIONES GENERALES

LEHENDAKARITZA

5255

*LEY 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.*

Se hace saber a todos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi que el Parlamento Vasco ha aprobado la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El concepto de movilidad sostenible lleva implícito la necesidad de un planteamiento integrado y multimodal que responda adecuadamente a las necesidades de la ciudadanía en materia de transporte de personas y mercancías y que, a su vez, contribuya a reducir o minimizar el impacto de carácter ambiental y social que se deriva del modelo de transporte actual, hecho que requiere la contribución de las administraciones públicas y de la sociedad vasca en su conjunto.

Lograr un transporte sostenible significa que las personas usuarias sean parte vertebradora de este, y las administraciones competentes deben promover alternativas de transporte a los hábitos actuales de la ciudadanía que sean menos contaminantes, accesibles y que contribuyan a la cohesión territorial de forma integrada.

Entre los objetivos que persigue la presente ley están los de dotar a las administraciones de herramientas de planificación en materia de movilidad sostenible que, entre otros, reduzcan de forma drástica la contaminación en las ciudades derivada del transporte, al hilo de las políticas europeas, mediante una combinación eficiente de medidas tendentes a reducir las emisiones, la congestión urbana y la mejora del transporte público, todo ello fomentando el uso de energías renovables y asegurando, en todo caso, una red de transportes adecuada a las necesidades de movilidad de la población en su conjunto, que sea accesible para todas las personas y que tome en consideración la perspectiva de género.

Al hilo de lo establecido en el documento aprobado por la Comisión Europea con fecha 28 de noviembre de 2018 y denominado Estrategia 2050, se deben realizar las actuaciones oportunas, impulsadas desde las administraciones públicas, para lograr la neutralidad climática, también en materia de transportes, impulsando la movilidad sostenible que tiene como finalidad absoluta la respuesta desde las administraciones públicas a la problemática social y ambiental derivada de un modelo de transporte que ha demostrado originar impactos de carácter ambiental, con repercusiones sociales, económicas y urbanísticas que actualmente tienen su evidencia ostensible, entre otros, en el consumo de energía de fuentes no renovables, los niveles de inmisión de determinados contaminantes sobre la calidad del aire y su relación con el cambio climático, alteración de índices acústicos o la incidencia de las infraestructuras existentes sobre los núcleos urbanos.

En este sentido, el 11 de diciembre de 2019, la Comisión Europea publicó el Pacto Verde Europeo que, entre otros, hace referencia expresa a los retos en materia de movilidad y transporte que deben ser acometidos por los estados miembros. A este respecto, el citado documento determina que el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea, hecho relevante a efectos de lograr la neutralidad climática en 2050.

Asimismo, el Pacto Verde Europeo establece la necesidad de impulsar el transporte multimodal, fomentando el transporte por ferrocarril, y promoviendo, en todo caso, una movilidad automatizada y conectada a través de sistemas de gestión inteligente.

Dentro de las actuaciones previstas en el Pacto Verde Europeo, el 9 de diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, sentando las bases para que el sistema de transporte de la Unión Europea pueda conseguir su transformación ecológica y digital y sea más resiliente ante futuras crisis.

Con el fin de establecer el marco normativo común regulador de la movilidad sostenible en Euskadi y con base en lo establecido en el Estatuto de Autonomía del País Vasco que reconoce en el artículo 10.32 la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y servicio meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución, el presente texto pretende fijar el marco programático en consonancia con las políticas europeas.

Esta ley se distribuye en cinco capítulos, tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria y dos disposiciones finales.

El capítulo I, sobre disposiciones generales, determina el objeto, el ámbito de aplicación y los principios y objetivos de la ley, así como la distribución competencial entre las distintas administraciones públicas vascas con competencias en esta materia.

El capítulo II, sobre el fomento de la movilidad sostenible, sienta las bases para el ejercicio de las competencias y la definición de políticas en materia de movilidad sostenible para todas las administraciones, hecho que subraya la transversalidad de la materia regulada, recogándose menciones expresas a la movilidad activa, el transporte público, el transporte de mercancías por ferrocarril, la educación y accesibilidad.

El capítulo III, sobre instrumentos de planificación de la movilidad sostenible, expone las herramientas de planificación de las distintas administraciones públicas vascas y otros sectores de la sociedad, procediendo a regular de forma concreta la administración competente, contenido y vigencia de los planes de movilidad, estableciéndose, a su vez, la forma de realizar su evaluación y seguimiento.

Estos planes se erigen como documento fundamental para la definición de políticas tendentes a la consecución de los objetivos de la ley, promoviéndose, en todo caso, la coordinación y cooperación administrativa.

La presente ley dedica, en su capítulo IV, una serie de artículos a la promoción y fomento de la información y participación pública, estableciendo una serie de obligaciones para las administraciones en materia de información y difusión de información pública, reconociendo, a su vez, el derecho de la ciudadanía a conocerla y determinando, en aras del principio de transparencia que deben observar las administraciones públicas en su actuación, la participación real y efectiva de la sociedad vasca en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad sostenible.

El capítulo V trata sobre los instrumentos de gestión de la movilidad, recogiendo menciones expresas al sistema tarifario, a la necesaria interoperabilidad de los títulos de transporte público, a la financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte, y a los planes de servicios y las infraestructuras del transporte.

Por último, la ley finaliza con tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria y dos disposiciones finales para asegurar el cumplimiento de los objetivos de la ley.

La presente ley ha observado, a su vez, las distintas normas de carácter sectorial con implicaciones en materia de movilidad sostenible, así como las herramientas de planificación publicadas por la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco, al objeto de promover la consecución de los objetivos en materia de movilidad sostenible que redunden en beneficio de la sociedad en su conjunto.

## CAPÍTULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1.– Objeto.

1.– La presente ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible, saludable y segura desde las perspectivas social, económica y ambiental.

2.– Asimismo, la presente ley tiene por objeto ordenar los instrumentos y procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en la Comunidad Autónoma del País Vasco, coordinada entre las administraciones con competencia en las materias relacionadas con la movilidad.

#### Artículo 2.– Ámbito de aplicación.

La presente ley es de aplicación a la movilidad sostenible en el transporte, en cualquiera de sus modalidades, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

#### Artículo 3.– Principios de actuación.

1.– La actuación de las administraciones públicas vascas se ajustará a los siguientes principios:

a) La consideración de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal como derecho individual y colectivo que requiere un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo.

b) La protección del medio ambiente y la salud de las personas, desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

c) La priorización de los medios de transporte con menor coste social y ambiental, orientando las previsiones y la planificación hacia el fomento de la movilidad activa.

d) La promoción del transporte público y colectivo en defensa del interés social y medioambiental y del progreso económico.

e) La consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquel.

f) La aplicación de las nuevas tecnologías y la innovación al servicio del transporte.

g) La participación pública en la toma de decisiones que afecten a la movilidad sostenible.

h) La información, coordinación y cooperación entre administraciones públicas con competencias en materia de movilidad sostenible y en ámbitos que tengan relación con ella.

i) La coordinación de los planes territoriales, urbanísticos y energéticos con los planes de movilidad sostenible, en el marco de las Directrices de Ordenación Territorial.

j) La incorporación de la perspectiva de género en todas sus políticas y acciones, de modo que establezca en todas ellas el objetivo general de eliminar las desigualdades y de promover la igualdad de mujeres y hombres.

k) La consideración de la movilidad sostenible como instrumento activo para promover la cohesión territorial de forma integrada.

2.– Los principios de actuación recogidos en esta ley para las administraciones públicas servirán de inspiración para el resto de individuos y agentes sociales, cada uno en su ámbito de actuación.

#### Artículo 4.– Objetivos.

Las administraciones públicas vascas, en el ámbito respectivo de sus competencias, promoverán la transformación continua del sistema de transporte, fijándose como objetivos de la política de movilidad sostenible los siguientes:

a) Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias, de manera que el transporte en la Comunidad Autónoma del País Vasco funcione como un sistema único.

b) Fomentar un sistema de transporte innovador, resiliente, avanzado y gestionado según criterios de internalización de costes.

c) Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de energía, así como los efectos derivados del cambio climático.

d) Priorizar la movilidad activa, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad, al transporte público y colectivo o, en su caso, a la movilidad compartida y colaborativa, optando en cualquier caso por medios que consuman combustibles alternativos.

e) Proporcionar una oferta de transporte público que garantice la accesibilidad universal.

f) Impulsar el equilibrio territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la competitividad de su tejido económico, mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad interior y exterior.

g) Potenciar la intermodalidad en el transporte de personas y de mercancías, a partir de una red de transporte público y de centros logísticos integrada y coordinada.

h) Introducir los medios informáticos, telemáticos, y las nuevas tecnologías, en general, en la gestión del transporte y de la movilidad sostenible, tanto en lo relativo al pago como a la información a las personas viajeras.

i) Articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural.

#### Artículo 5.– Definiciones.

A los efectos de la presente ley, estos conceptos incluidos en su texto tienen los siguientes significados:

a) Costes sociales del transporte: externalidades o conjunto de afecciones negativas que no resultan cubiertos por los precios satisfechos por las personas usuarias. Engloba tanto el coste de

los efectos externos del transporte, tales como los medioambientales, los accidentes, la contaminación por ruido, los embotellamientos y atascos, como el coste de inversión y mantenimiento de infraestructuras y bienes promovidos por las administraciones públicas.

b) Infraestructura de transporte: toda obra civil construida para la prestación de servicios de transporte público en cualquier modalidad.

c) Intermodalidad: la combinación de dos o más modos de transporte para completar el desplazamiento de personas o mercancías.

d) Interoperabilidad de títulos: facultad de los títulos para utilizarse de forma conjunta o intercambiable en dos o más modos de transporte.

e) Internalización de costes: principio de actuación consistente en repercutir todo o parte del coste social del transporte a quien lo genera.

f) Movilidad activa: capacidad de desplazamiento ya sea caminando o mediante el uso de otros medios de transporte no motorizados.

g) Movilidad sostenible: movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonable mejorando la calidad de vida de las personas y minimizando los efectos negativos sobre las personas y el medio ambiente, relacionando los desplazamientos con sus consecuencias sociales y ecológicas.

h) Servicios de movilidad compartida: servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin conductor o conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluye en esta categoría el préstamo o uso temporal de coches, motos, bicicletas, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

i) Servicios de movilidad colaborativa o carpooling: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo terrestre a motor, efectuado 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.

j) Sistema de transporte público sostenible: conjunto de la oferta de servicios de transporte público que cumple los requerimientos de movilidad sostenible satisfaciendo las necesidades de las personas usuarias y de sus mercancías, operado de forma segura y eficiente, ofreciendo diferentes modos de transporte, para el sostenimiento de una economía competitiva y el desarrollo autonómico, territorial y local equilibrado.

k) Transporte colectivo: aquel medio de transporte que da servicio a un grupo de personas al mismo tiempo.

l) Transporte público: es aquel que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

#### Artículo 6.– Régimen competencial.

1.– Las administraciones públicas vascas ejercerán sus competencias en materia de movilidad sostenible de conformidad con la siguiente distribución:

a) Corresponde al Gobierno Vasco, a través del departamento competente en materia de transporte, la planificación general de la política de movilidad sostenible en el ámbito de la Comunidad

Autónoma del País Vasco. Dicha competencia se ejercerá en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Asimismo, corresponderá al Gobierno Vasco la competencia de control del cumplimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad.

b) Corresponde a las diputaciones forales el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi en el ámbito interurbano de su respectivo territorio, a través del correspondiente plan de movilidad sostenible.

Asimismo, las diputaciones forales tendrán, dentro de su ámbito territorial de actuación, competencia para asistir técnicamente en la elaboración de planes de movilidad urbana a los municipios, de acuerdo con lo previsto en la normativa de aplicación.

c) Corresponde a los ayuntamientos la planificación de la política de movilidad urbana sostenible a través de los planes de movilidad urbana, con sujeción al Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi y de acuerdo con el contenido previsto en la normativa de aplicación.

En aquellos supuestos en los que varios municipios colindantes consideren que por sus circunstancias intrínsecas comparten un esquema de movilidad interdependiente y que constituyen una unidad a los efectos de la definición de política de movilidad urbana sostenible, podrán ejercitar su competencia de manera coordinada a través de las fórmulas de coordinación intermunicipal vigentes.

2.– El desarrollo y concreción de las medidas de política de movilidad sostenible en cada uno de los modos de transporte corresponderá a las administraciones públicas competentes sobre el respectivo modo.

3.– El ejercicio de las competencias se realizará de conformidad a los principios de coordinación, cooperación, colaboración, corresponsabilidad, eficiencia, eficacia y transparencia por y entre las administraciones públicas.

Artículo 7.– Derechos y obligaciones de las personas.

1.– Las personas tienen derecho a la movilidad sostenible y a la libre elección de los medios de transporte para alcanzar un determinado destino, sin perjuicio de otra normativa concurrente que resulte de aplicación. Este derecho se concreta en:

a) Poder acceder a los bienes y servicios en condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

b) Disponer de un servicio de transporte público con independencia de su punto de residencia en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

c) Disponer de la información necesaria para conocer y poder elegir el medio de transporte adecuado.

d) Participar en la elaboración de los planes y en la toma de decisiones relativas a la movilidad de acuerdo con lo previsto en esta ley.

e) Exigir de las administraciones públicas competentes las actuaciones derivadas de los planes previstos en la presente ley.

2.– Las personas tienen el deber de:

a) Respetar y cumplir las pautas de comportamiento y de uso de las infraestructuras y transportes públicos.

b) Respetar y cumplir las normas y limitaciones que se deriven de cada uno de los instrumentos de planificación en materia de movilidad sostenible previstos en la presente ley.

## CAPÍTULO II

### FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 8.– Fomento de la movilidad activa.

1.– Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco promoverán los desplazamientos a pie y por medios no motorizados, con base en criterios de proximidad, ambientales, económicos y de seguridad.

2.– El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo el calmado del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal, teniendo en cuenta su coexistencia con otros medios de transporte sin motor.

3.– Los edificios destinados a servicios públicos y las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas.

4.– Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas, en una proporción de, al menos, 1,5 plazas de bicicleta por vivienda nueva construida. Reglamentariamente podrá establecerse un coeficiente mayor al señalado en este apartado.

Artículo 9.– Fomento del transporte público.

1.– Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán el uso del transporte público haciendo posible una red intermodal que garantice la movilidad de las personas y mercancías de manera accesible, sostenible, eficaz y eficiente.

2.– Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán en su respectivo ámbito competencial el uso de los tipos de vehículos menos contaminantes y más sostenibles, mediante la adquisición de medios de transporte colectivos propulsados por combustibles alternativos en la renovación de las flotas destinadas al transporte público.

3.– De acuerdo a lo dispuesto en la legislación vigente, se promoverá la progresiva incorporación de medidas coordinadas tendentes a la disuasión del uso del vehículo motorizado privado, bien mediante la imposición de costes directos, bien incorporando sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos con mayor impacto ambiental, debiendo ser proporcionales y justificadas con base en criterios ambientales y de salud.

La progresividad en la implantación de estas medidas buscará la garantía de existencia de alternativas reales.

4.– Las administraciones públicas competentes fomentarán aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, que conecten con el transporte público urbano e interurbano, o bien que permitan desplazamientos a los centros y recorridos periféricos no motorizados con distancias asumibles.

5.– Las autoridades competentes fomentarán el uso compartido del vehículo privado con facilidades de estacionamiento destinadas a tal fin. Así mismo se estudiará la implantación de un sistema de vehículos eléctricos compartidos en zonas periféricas a las que el transporte público no tenga acceso.

Artículo 10.– Fomento del transporte de mercancías por ferrocarril.

Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán el transporte de mercancías por ferrocarril mediante la priorización del transporte ferroviario, su intermodalidad con otros medios de transporte y las plataformas intermodales, así como la inversión en infraestructuras y mejores tecnologías de comunicación.

Artículo 11.– Fomento de la educación y concienciación en materia de movilidad sostenible.

Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán el desarrollo y puesta en práctica de políticas en materia de educación y divulgación desde el punto de vista de la movilidad sostenible, con el fin de concienciar a la ciudadanía de su necesidad y respeto.

Artículo 12.– Fomento de la accesibilidad a medios de transporte e infraestructuras.

Las administraciones públicas competentes en materia de transporte garantizarán que todos los medios de transporte y sus infraestructuras cumplan las condiciones de accesibilidad necesarias de manera que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, de acuerdo con la normativa vigente.

### CAPÍTULO III

#### INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 13.– Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

1.– Los instrumentos de planificación previstos en esta ley constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Los distintos planes deberán concretar, en el respectivo ámbito territorial, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente ley mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideren oportunas para alcanzarlos.

2.– La planificación de la movilidad sostenible se realizará mediante los siguientes instrumentos:

- a) Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- b) Planes de movilidad sostenible de los territorios históricos.
- c) Planes de movilidad urbana.
- d) Planes de movilidad de centros de trabajo.

3.– Las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible relacionados en el párrafo anterior se incorporarán en los instrumentos de planificación ambiental, energética, territorial, urbanística y de infraestructuras.



4.– Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible respetarán las obligaciones derivadas de la normativa sobre promoción de la accesibilidad y en particular, la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo.

Artículo 14.– Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

1.– El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi es un instrumento de planificación basado en la coordinación e integración intermodal de los medios de transporte destinados a la movilidad de las personas y la logística de mercancías.

2.– El ámbito territorial de este plan será el de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

3.– Corresponde al departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte la elaboración y tramitación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

4.– Con carácter previo al inicio del procedimiento para su aprobación, el documento base del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi deberá ser remitido al Parlamento Vasco para su estudio, debate y aportación, por el cauce del artículo 199 del Reglamento del Parlamento Vasco, con relación a los artículos 196 y siguientes del mismo texto legal. Igual procedimiento habrá de seguir cualquier modificación sustancial de dicho plan.

5.– La formulación y aprobación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi se ajustará al siguiente procedimiento:

a) El departamento competente en materia de transporte aprobará inicialmente el proyecto de Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, mediante orden.

b) El proyecto ha de someterse al trámite de información pública durante el plazo de dos meses, en el que las entidades públicas y privadas, además de la ciudadanía en general, podrán exponer cuantas observaciones y sugerencias estimen convenientes, quedando expuesta la documentación en sede electrónica.

c) Simultáneamente y por igual periodo se dará audiencia a las diputaciones forales, a los municipios y al resto de administraciones que pudieran resultar afectadas por el proyecto de plan, para que en el plazo de dos meses aleguen lo que estimen conveniente.

d) Concluido el plazo a que hacen referencia los apartados b) y c) y a la vista del resultado del trámite de información pública y de audiencia, se realizarán, en su caso, las modificaciones que procedieren, tras lo cual el departamento competente en materia de transporte, previo informe de la Autoridad del Transporte de Euskadi, procederá a la aprobación provisional del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, mediante orden.

e) Posteriormente, se elevará al Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva mediante decreto, que será publicado en el Boletín Oficial del País Vasco.

6.– El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi contendrá:

a) El diagnóstico de la situación actual.

b) Los principios de actuación y objetivos a alcanzar.

c) Las medidas generales a adoptar para la consecución de dichos objetivos.

d) La estimación de los mecanismos de financiación asociados a la planificación en él contenidos, así como un programa de inversiones asociado a dicha planificación.

e) El análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.

f) El modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión del plan, estableciendo los indicadores que permitan contrastar la idoneidad de la estrategia y de las medidas planificadas.

7.– La vigencia del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi será de 10 años. Cada cinco años, o previamente si así lo estableciera el citado plan, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones. Las revisiones que supongan una modificación sustancial requerirán la aprobación de un nuevo plan según lo establecido en los párrafos 4 y 5 de este artículo.

Artículo 15.– Planes de movilidad sostenible de los territorios históricos.

1.– Los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos tienen por objeto el desarrollo en su ámbito geográfico de los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de esta ley y del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

2.– El ámbito territorial de los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos será el del respectivo territorio histórico, en los términos establecidos en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

3.– La formulación y aprobación de los planes de movilidad de los territorios históricos se ajustará al procedimiento de aprobación que determine la institución competente en cada uno de los territorios históricos, debiendo garantizarse la participación pública. En el procedimiento el departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte deberá emitir informe preceptivo sobre la conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, que se emitirá en el plazo de un mes.

4.– A efectos de lograr la coordinación entre los distintos planes, los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos contendrán, al menos, los siguientes elementos:

a) El diagnóstico de la situación actual.

b) Los principios de actuación y objetivos a alcanzar, así como las medidas generales a adoptar para su consecución.

c) La estimación de los mecanismos de financiación y análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales, así como un programa de inversiones asociado a dicha planificación.

d) El modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión del plan, estableciendo los indicadores que permitan contrastar la idoneidad de la estrategia y medidas planificadas.

5. La vigencia de los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos será de 10 años. Cada cinco años, o previamente si así lo estableciera el propio Plan de Movilidad del Territorio Histórico, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.

Artículo 16.– Planes de movilidad urbana.

1.– Los planes de movilidad urbana son el instrumento de planificación de la movilidad sostenible en los municipios de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de acuerdo con lo establecido

en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

2.– Estos planes tendrán por objeto el desarrollo en el ámbito geográfico del municipio de los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de esta ley y del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, actuando conforme a las competencias atribuidas en esta materia en la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

3.– Deberán aprobar planes de movilidad urbana los municipios de más de 5.000 habitantes, de conformidad con las previsiones dispuestas en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, así como lo previsto en la presente ley al respecto.

4.– En el procedimiento de elaboración, que se ajustará a lo establecido en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, los municipios elaborarán un informe que justifique su conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi. Asimismo, previamente a su aprobación, deberá emitirse informe preceptivo en el plazo de un mes por el departamento de la diputación foral competente en materia de transporte, sobre la conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico, con respeto al marco competencial existente.

5.– Los municipios podrán solicitar la colaboración al órgano con competencias en materia de transporte y movilidad sostenible de la diputación foral correspondiente al objeto de hacer efectiva la cooperación interadministrativa en la elaboración de los planes de movilidad urbana.

Las diputaciones forales deberán colaborar en la elaboración de los citados planes en los municipios de entre 5.000 y 20.000 habitantes, previa solicitud municipal.

6.– La vigencia de los planes de movilidad urbana será de cinco años, en los términos previstos en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

7.– El contenido de los planes de movilidad urbana incluirá aquellas otras obligaciones derivadas de la normativa estatal básica o comunitaria.

#### Artículo 17.– Planes de movilidad de centros de trabajo.

1.– La elaboración y aprobación de los planes de movilidad de centros de trabajo se ajustará a lo dispuesto en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, y a su normativa de desarrollo.

2.– Los planes de movilidad de centros de trabajo respetarán las previsiones de los planes de movilidad sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

#### Artículo 18.– Planeamiento urbanístico y movilidad sostenible.

1.– El planeamiento urbanístico establecerá determinaciones de movilidad sostenible, integrando criterios de movilidad peatonal y ciclista y de seguridad vial en el diseño de las calles y espacios públicos, así como una adecuada accesibilidad de la ciudadanía al transporte público.

2.– Los municipios garantizarán la coordinación del planeamiento urbanístico con la planificación de la movilidad sostenible prevista en la presente ley.

3.– A los efectos previstos en los párrafos anteriores, el estudio de movilidad recogido en el artículo 7.3.c) de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, deberá evaluar, adicionalmente, la viabilidad de gestionar de forma sostenible

los desplazamientos de personas y mercancías analizando las posibilidades de transporte público, la capacidad y funcionalidad de la red viaria y los modos de transporte alternativos, proponiendo, en su caso, medidas de ordenación y planificación del transporte para propiciar la movilidad sostenible en el municipio.

Artículo 19.– Indicadores de evaluación y seguimiento.

1.– Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en la presente ley establecerán las fórmulas de evaluación y seguimiento de su ejecución con base en indicadores referidos en términos homologables a estándares de la Unión Europea y en concreto:

a) Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad, tales como emisión de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, contaminación acústica o consumo energético.

b) Indicadores referentes al sistema de movilidad, tales como accesibilidad, seguridad, eficiencia de los sistemas, capacidad, oferta y demanda, calidad del servicio, intermodalidad, reparto del viario público o grado de congestión.

c) Indicadores socioeconómicos, tales como costes sociales, impacto en la salud o los relacionados con la brecha de género y el cuidado.

2.– Las administraciones públicas que hayan aprobado un plan de movilidad elaborarán con una periodicidad de dos años un informe relativo a la evaluación y seguimiento de los indicadores de movilidad sostenible en su respectivo ámbito territorial, que deberá ser público y estar disponible en sede electrónica.

3.– Sin perjuicio de la obligación de cada Administración pública de realizar un seguimiento del cumplimiento de su correspondiente plan de movilidad, la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco podrá efectuar su control y, en su caso, podrá realizar las recomendaciones que estime oportunas.

4.– Las administraciones públicas vascas tienen la obligación de colaborar con la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco para facilitar el ejercicio de la citada función, poniendo a su disposición toda la información que sea necesaria.

## CAPÍTULO IV

### INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 20.– Información pública.

A los efectos de la presente ley se considera información pública en materia de movilidad sostenible toda la que en forma escrita, visual, sonora, electrónica o en cualquier otro soporte material obre en poder de las administraciones públicas y de los demás entes pertenecientes al sector público o en el de otros sujetos en su nombre.

Artículo 21.– Difusión de la información pública.

1.– Las autoridades públicas mantendrán informada a la ciudadanía y garantizarán el correcto ejercicio del derecho de acceso a la información que obre en su poder o en el de otros sujetos que la posean en su nombre y facilitarán su difusión y puesta a disposición del público de la manera más amplia, sistemática y tecnológicamente avanzada.

2.– El departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte deberá disponer de un Sistema de Información del Transporte del País Vasco, dependiente del citado departamento, que tendrá por objeto la integración de la información alfanumérica, gráfica o de cualquier otro tipo sobre el transporte y la movilidad, generada por las entidades públicas o privadas, para ser utilizada en la planificación, gestión, la investigación, la difusión pública, la educación y la toma de decisiones.

3.– Para garantizar el flujo de la información disponible, el departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte fomentará políticas de colaboración con otras administraciones públicas, estructuras transfronterizas, universidades, centros de investigación, empresas y organizaciones sociales, entre otros, con el fin de integrar y coordinar, en su caso, los sistemas de información existentes.

4.– Para la organización, gestión y evaluación del Sistema de Información del Transporte, las diputaciones forales, los municipios y los titulares de servicios e infraestructuras del transporte público deberán remitir al departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte, la información que este solicite con el alcance, forma y periodicidad que a tal efecto se indique o que reglamentariamente se determine.

#### Artículo 22.– Solicitud de información.

1.– Las solicitudes de información se tramitarán de conformidad y con las garantías establecidas en la normativa que regula el acceso a la información pública de aplicación en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2.– Cuando una determinada y concreta información no haya sido difundida o no esté disponible para su acceso público, cualquier persona podrá solicitarla a la autoridad pública en cuyo poder obre la información.

3.– Serán motivos de denegación de información los establecidos en la normativa sobre los derechos de acceso a la información pública de aplicación en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Dichos motivos de denegación se podrán aplicar en relación con las obligaciones de difusión contempladas en el artículo anterior.

4.– Contra la resolución denegatoria de la información cabrán los correspondientes recursos administrativos.

#### Artículo 23.– Participación pública.

1.– Las administraciones públicas y los demás entes pertenecientes al sector público promoverán y garantizarán el correcto ejercicio del derecho de participación, real y efectiva, en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad y cuya elaboración o aprobación les corresponda.

2.– En particular, las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, promoverán y garantizarán la participación de las personas interesadas y del público en general en los procedimientos de elaboración, modificación, revisión y aprobación de los instrumentos de planificación previstos en la presente ley. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género.

3.– Las personas interesadas y el público en general podrán hacer uso de su derecho de participación en los citados procedimientos antes de que se adopte cualquier decisión, mediante la presentación de comentarios, observaciones o alegaciones.

Artículo 24.– Acción pública.

Será pública la acción en materia de movilidad sostenible, de manera que todas las personas puedan exigir a los órganos administrativos el cumplimiento de esta ley y del contenido de los planes de movilidad sostenible previstos en ella.

Artículo 25.– Administración electrónica.

La utilización de los servicios electrónicos en las actuaciones llevadas a cabo por las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco en el marco de la presente ley será preceptiva, de conformidad a lo dispuesto en la normativa básica reguladora del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y se llevará a cabo con pleno sometimiento a los derechos reconocidos en la normativa reguladora del acceso electrónico de la ciudadanía a los servicios públicos.

## CAPÍTULO V

### INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 26.– Fomento del sistema tarifario único.

1.– Cada autoridad del transporte territorial propondrá, conforme a su instrumento de creación, las tarifas que las personas usuarias deberán pagar por la utilización de los medios e infraestructuras de transporte de su competencia y será responsable de los correspondientes sistemas operativos de gestión.

2.– Sin perjuicio de lo anterior, la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Autoridad del Transporte de Euskadi promoverán un sistema tarifario único e integrado, mediante:

a) La regulación de elementos de cohesión económica territorial, a fin de que el resultado del sistema tarifario resulte equilibrado entre las zonas de intensa concentración de medios de transporte y aquellas de menor oferta de servicios.

b) El fomento del uso del transporte público mediante un sistema de precios que permita absorber una parte significativa de los costes asociados a este y su traslado a los sistemas de transporte privado.

c) La evolución del sistema tarifario a un sistema tecnológicamente unificado y seguro en garantía del acceso universal y en condiciones de igualdad de las personas usuarias, para cualquier medio de transporte público en cualquier parte del territorio de Euskadi.

d) La regulación de un sistema de bonificación común conforme a criterios de habitualidad en el uso y niveles de renta de la persona usuaria.

Artículo 27.– Interoperabilidad de los títulos de transporte público.

Con el fin de lograr la interoperabilidad entre modos de transporte, los títulos de transporte público no ocasional, ya sean expedidos en soporte físico o electrónico, deberán ser interoperables en cualquier modo de transporte público de cualquier territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Artículo 28.– Financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte.

1.– Las administraciones públicas vascas elaborarán sus políticas de movilidad contenidas en los respectivos planes y estrategias, partiendo de la necesidad de su sostenibilidad económica con base en los criterios de economía y eficiencia en el uso de los recursos públicos.

2.– Para la consecución de los objetivos previstos en la presente ley, las administraciones públicas vascas aprobarán, en el ámbito de sus competencias, los instrumentos de financiación oportunos.

3.– Las administraciones públicas vascas competentes en materia tributaria promoverán, previa consulta al departamento con competencias de transporte de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco, el uso de la fiscalidad y de otros instrumentos de política económica para contribuir a los objetivos de la presente ley.

4.– A tal efecto, las administraciones públicas vascas podrán establecer, en el ámbito de sus competencias, entre otras, las siguientes medidas fiscales y financieras:

- a) La creación de tasas y cánones, o el establecimiento de gravámenes sobre las existentes.
- b) La creación de tributos u otros instrumentos fiscales que desincentiven determinadas actividades que vayan en detrimento de los objetivos de esta ley.
- c) El establecimiento de reducciones, bonificaciones o exenciones para las actividades que fomenten actuaciones que tengan por finalidad cumplir con los objetivos de esta ley.

Artículo 29.– Planes de servicios.

1.– La Administración competente en razón de la materia realizará la programación de la oferta de servicios de transporte, mediante la aprobación de los planes de servicios, cuyo contenido mínimo será el siguiente:

- a) Determinación del área geográfica y, en su caso, de las zonas comprendidas en cada área de prestación de los servicios, incluyendo oferta, demanda e itinerarios, en su caso.
- b) Criterios de coordinación y complementariedad con otros servicios existentes o en prestación en el momento de aprobación del plan de servicios y análisis de la no concurrencia de oferta con otros servicios de transporte que supongan una innecesaria duplicidad de costes o generen la inviabilidad económica de los servicios.
- c) Fijación de los puntos de intermodalidad entre modos de transporte destinados a personas y mercancías, exposición del modelo de gestión, explotación económica y tarifas de los servicios planificados.

2.– La Administración pública competente sobre el medio de transporte de que se trate, elaborará, tramitará y aprobará el plan de servicios de acuerdo a la normativa sectorial que resulte de aplicación.

3.– Los planes de servicios deberán ser comunicados a la Autoridad del Transporte de Euskadi, una vez hayan sido formalmente aprobados.

Artículo 30.– Infraestructuras de transporte.

1.– En el procedimiento de planificación de las infraestructuras que incidan en la movilidad sostenible, la Administración promotora evaluará el impacto de estas en el conjunto de su vida útil, desde la perspectiva de la oferta y demanda social de nuevos servicios de transporte, su incidencia y aportaciones a la movilidad sostenible, su estudio económico- financiero y su integración

funcional en el conjunto del sistema de transporte público existente en la Comunidad Autónoma del País Vasco, motivando su necesidad y sostenibilidad desde la óptica de sus costes sociales, económicos y ambientales.

2.– La citada evaluación se integrará en el estudio de movilidad previsto en el artículo 7.3.c) de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

**DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.– Planes de transporte.**

El contenido de los planes de transporte regulados en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, podrá integrarse en los planes de movilidad y los planes de servicios regulados en esta ley.

**DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.– Interoperabilidad de los títulos de transporte público.**

En el plazo máximo de dos años, los títulos de transporte público no ocasionales existentes a la entrada en vigor de la presente ley, deberán ser plenamente interoperables en todos los modos de transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

**DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.– Medios personales y materiales.**

Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de acuerdo a sus competencias, se dotarán de los recursos humanos y materiales suficientes para garantizar el cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente ley.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

A la entrada en vigor de la presente ley, el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 mantendrá plena eficacia y vigencia conforme a sus disposiciones y hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, que deberá aprobarse en el plazo de dos años.

**DISPOSICION FINAL PRIMERA.– Modificación de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi**

La Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se modifica en los siguientes términos:

Se adiciona en el artículo 5, párrafo 1.5, un nuevo apartado h) con la siguiente redacción: «h) Informar sobre el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi».

**DISPOSICION FINAL SEGUNDA.– Entrada en vigor.**

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Por consiguiente, ordeno a todos los ciudadanos y ciudadanas de Euskadi, particulares y autoridades, que la guarden y hagan guardarla.

Vitoria-Gasteiz, a 14 de noviembre de 2023.

El Lehendakari,  
IÑIGO URKULLU RENTERIA.