

ÍNDICE

PARTE I. – GENERAL

CAPÍTULO I. CONTEXTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Djamil Tony Kahale Carrillo

1. INTRODUCCIÓN
2. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
3. MOTIVACIÓN E IMPULSO NORMATIVO DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
4. MARCO LEGAL PREEXISTENTE EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
5. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS EUROPEAS DE MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

CAPÍTULO II.- OBJETO, DEFINICIONES Y PRINCIPIOS

Alejandra Selma Penalva

1. OBJETO Y FINALIDAD DE LA LEY
2. DEFINICIONES
3. RELACIONES ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
4. DERECHO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
5. PRINCIPIOS RECTORES

CAPÍTULO III. - EL SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Esther Carrizosa Prieto

1. INTRODUCCIÓN
2. EL SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
3. LOS OBJETIVOS DEL SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
4. EL FORO TERRITORIAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE: COOPERACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y GARANTÍA DE LA AUTONOMÍA TERRITORIAL
5. EL CONSEJO SUPERIOR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE: ÓRGANO CONSULTIVO Y PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL
6. EL ESPACIO DE DATOS INTEGRADO DE MOVILIDAD: GOBERNANZA DIGITAL Y COORDINACIÓN INFORMATIVA
7. LA FINANCIACIÓN DEL SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

CAPÍTULO IV. - BASES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Francisco Javier Arrieta Idiákez

1. CONTEXTUALIZACIÓN DE LAS BASES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE A PARTIR DEL DOCUMENTO DE ORIENTACIONES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SUS DOCUMENTOS

2. EL DOCUMENTO DE ORIENTACIONES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

2.1. Procedimiento de elaboración

2.2. Alcance y contenido

3. LOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS DEL DOCUMENTO DE ORIENTACIONES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

3.1. Los documentos de recomendaciones metodológicas

3.2. Las guías de buenas prácticas

4. CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

5. FORMACIÓN A LA CIUDADANÍA EN MOVILIDAD SOSTENIBLE

CAPÍTULO V. - MOVILIDAD AL TRABAJO Y CENTROS DE ACTIVIDAD

Ana I. Pérez Campos

1. INTRODUCCIÓN

2. PLANIFICACIÓN PÚBLICA DE LA MOVILIDAD

2.1. Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM)

2.2. Instrumentos de planificación autonómicos

3. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ENTIDADES LOCALES

3.1. Planificación supramunicipal: extensión a municipios no obligados

3.2. Función del plan local en la determinación de medidas empresariales “idóneas” y en la coherencia del plan al trabajo

4. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA GRANDES CENTROS DE ACTIVIDAD

4.1. Criterios de identificación y umbrales funcionales

4.2. Sujeto responsable, agregación de actividades y coordinación multiempresa

4.3. Gestor de movilidad del centro de actividad, revisión y trazabilidad

5. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

5.1. Naturaleza jurídica y función del PMST

5.2. Ámbito de aplicación: sujetos obligados, umbrales y “centro de trabajo”

5.3. Procedimiento: negociación colectiva y garantías de representación

5.4. Contenido y límites

5.4.1. Diagnóstico y justificación: deber de motivación como presupuesto de validez práctica

5.4.2. Medidas de movilidad sostenible

5.4.3. Plazos y seguimiento: cumplimiento verificable

5.5. Gestor de movilidad para los centros de trabajo

6. CONTROL EXTERNO DEL CUMPLIMIENTO: EDIM, TRANSPARENCIA Y DATOS

6.1. Comunicación y actualización de planes

6.2. Acceso público, agregación y protección de datos

6.3. Financiación condicionada y efectos incentivadores

7. RETOS DE LA IMPLANTACIÓN DE LOS PMST

CAPÍTULO VI. - MOVILIDAD PARA TODAS LAS PERSONAS

Purificación Morgado Panadero

1. LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE COMO HERRAMIENTA DE ACCIÓN DE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE TRANSICIÓN JUSTA

2. EL TRÁNSITO DE LA REGULACIÓN NORMATIVA DEL TRANSPORTE A LA CONSIDERACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE COMO DERECHO SOCIAL DE LOS INDIVIDUOS

3. EL PAPEL DE LOS PODERES PÚBLICOS: LA COBERTURA DE LAS NECESIDADES COLECTIVAS A TRAVÉS DE LA POLÍTICA SOCIAL

4. EL SISTEMA DE MEDIOS DE MOVILIDAD DE PERSONAS Y MERCANCÍAS EN EL ÁMBITO URBANO

5. LA PLANIFICACIÓN URBANA COMO INSTRUMENTO AL SERVICIO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

6. EL DERECHO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCLUSIVA: LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES COMO SEÑA DE IDENTIDAD

CAPÍTULO VII. - LA INFRAESTRUCTURA SOSTENIBLE COMO NUEVO ENTORNO DE TRABAJO

Rafael García-Purriños García

1. INTRODUCCIÓN: LA INFRAESTRUCTURA COMO ESCENARIO DE LA PRESTACIÓN LABORAL EN LA LEY 9/2025

2. MODERNIZACIÓN Y EFICIENCIA EN LOS CENTROS DE TRABAJO DEL TRANSPORTE (ART. 32)

2.1. Rehabilitación energética de terminales y talleres: el entorno físico del trabajador

2.2. Uso de energías renovables y sostenibilidad del sistema

2.3. Despliegue de puntos de recarga y electromovilidad para mercancías

3. LA GESTIÓN DE LAS VÍAS DE CIRCULACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA JORNADA DEL TRABAJADOR (ART. 33)

3.1. Carriles reservados y preferencia del transporte profesional

3.1.1. La obligación de reserva en los nodos de actividad (Art. 33.1)

- 3.1.2. Eficiencia, digitalización y criterios de preeminencia (Art. 33.2)
 - 3.1.3. Seguridad y convivencia en el entorno urbano (Art. 33.3)
 - 3.2. Continuidad, gestión dinámica y publicidad: herramientas contra la fatiga y la exposición a contaminantes (Art. 33.4 y 33.5)
 - 3.2.1. La continuidad como factor de seguridad y salud (Art. 33.4)
 - 3.2.2. La gestión dinámica. La importancia de tener un plan B en casos de congestión. (Art. 33.5)
 - 3.2.3. La publicidad de los tramos como garantía de certidumbre (Art. 33.5)
 - 3.3. Seguridad vial laboral: la segregación de flujos como medida de protección colectiva (Art. 33.1 y 33.3)
 - 3.3.1. El carril reservado como infraestructura de protección colectiva de trabajadores y de usuarios de las vías.
 - 3.3.2. Protección de vehículos de Reparto y vehículos de movilidad activa (Art. 33.3)
 - 3.3.3. Ley de Movilidad y Estrategia Española de Seguridad y Salud 2023-2027
4. DESCARBONIZACIÓN DE ENTORNOS PORTUARIOS Y AEROPORTUARIOS (ARTS. 34 Y 35): EL RETO DE LA TRANSICIÓN JUSTA
- 4.1. Electrificación de puestos de estacionamiento y atraque (Art. 34.1 y 35.2)
 - 4.2. Instrumentos de gobernanza y planificación estratégica (DA 3ª, DA 4ª y Art. 35.5)
 - 4.3. La gestión del riesgo ambiental y la autonomía portuaria (Art. 35.5 y 35.1)
 - 4.4. Transformación de activos y exenciones para el autoconsumo (Art. 35.1 y 35.6)
5. TRANSPARENCIA AMBIENTAL E INFORMACIÓN SOBRE EMISIONES (ARTS. 36 Y 37)
- 5.1. El cálculo y la información de la huella de carbono (Art. 36)
 - 5.2. Información sobre emisiones en puertos y aeropuertos (Art. 37)
6. SISTEMAS DE GESTIÓN Y DEBER DE FORMACIÓN PROFESIONAL (ART. 38)
- 6.1. La implantación de sistemas de gestión ambiental y energética auditable (Art. 38.1, párrafo primero y tercero)
 - 6.2. El derecho a la formación práctica y la acreditación de la gestión (Art. 38.1, párrafo segundo)
 - 6.3. Criterios socio-ambientales y seguridad vial en la licitación pública (Art. 38.2)

CAPÍTULO VIII. - PROVISIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y SERVICIOS DE MOVILIDAD EN TODO EL TERRITORIO

Carlos García-Giralda Casas

1. LA MOVILIDAD COMO PRESUPUESTO PARA EL EJERCICIO DE DERECHOS CONSTITUCIONALES

2. EL FUNDAMENTO SOCIAL Y CONSTITUCIONAL DE LA PROVISIÓN PÚBLICA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD

3. ANÁLISIS SISTEMÁTICO DE LOS ARTÍCULOS 39 A 42 DE LA LEY 9/2025, CON ESPECIAL ENFOQUE EN LA ACCESIBILIDAD Y DISCAPACIDAD
4. COHESIÓN TERRITORIAL, IGUALDAD MATERIAL Y MOVILIDAD EN ZONAS RURALES
5. MOVILIDAD, ACCESO AL EMPLEO Y PROTECCIÓN SOCIAL

CAPÍTULO IX. - OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE COMPETENCIA ESTATAL

Carolina Blasco Jover

1. INTRODUCCIÓN: CONTEXTO Y JUSTIFICACIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO
2. EL MARCO NORMATIVO EUROPEO
3. EL MARCO INTERNO APLICABLE
4. CONCEPTO Y REGULACIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN LA LEY 9/2025

CAPÍTULO X. - PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DE COMPETENCIA ESTATAL

Priscila Martín Vales

1. INTRODUCCIÓN
2. ANTECEDENTES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
 - 2.1. Marco europeo
 - 2.2. Marco nacional
3. APROXIMACIONES A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y A LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE COMPETENCIA ESTATAL
 - 3.1. Criterios para la planificación de las infraestructuras de transporte de competencia estatal
 - 3.2. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras del transporte
 - 3.3. Análisis preliminar y estudio de la rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales
 - 3.4. Infraestructuras de transporte de interés general y planificación
4. ESPECIAL REFERENCIA AL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERAS
 - 4.1. Contaminación acústica
 - 4.2. Calidad del aire
 - 4.3. Gestión de residuos
 - 4.4. Los horizontes del transporte terrestre por carretera con relación a la Ley de Movilidad Sostenible.

CAPÍTULO XI.- CONTRIBUCIÓN DEL ESTADO A LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Alicia Villalba Sánchez

1. EL ENSANCHAMIENTO DE LA MOVILIDAD HUMANA COMO LOGRO Y COMO AMENAZA
2. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN TANTO DESAFÍO PARA AFRONTAR LA TRANSICIÓN JUSTA
3. LA MOVILIDAD COMO DERECHO O COMO INSTRUMENTO ENCAMINADO A GARANTIZAR EL EJERCICIO DE OTROS DERECHOS
4. LOS RETOS DEL ESTADO EN LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
 - 4.1. La financiación del sistema de transporte público colectivo urbano
 - 4.2. Los servicios financiados
 - 4.3. El Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible
 - 4.4. Fines de la financiación
 - 4.5. Condiciones de acceso a la financiación
 - 4.6. Determinación de la cuantía de las subvenciones

CAPÍTULO XII. - RÉGIMEN DE PARTICIPACIÓN EN EL ESPACIO CONTROLADO DE PRUEBAS PARA PROYECTOS PILOTO DE MOVILIDAD

Miriam Judit Gómez Romero

1. INTRODUCCIÓN
2. CONFIGURACIÓN JURÍDICA DEL ESPACIO CONTROLADO DE PRUEBAS
 - 2.1. El sandbox
 - 2.2. Los principios rectores aplicables al espacio controlado de pruebas para la movilidad
3. PROYECTOS PILOTO DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD: RÉGIMEN JURÍDICO, COLABORACIÓN ENTRE AUTORIDADES Y ANÁLISIS DESDE LA PERSPECTIVA LABORAL
 - 3.1. Ámbito competencial y colaboración entre autoridades (Arts. 63)
 - 3.2. Régimen jurídico de aplicación a los proyectos piloto de innovación en movilidad
4. ADMISIÓN Y PARTICIPACIÓN EN ESPACIOS CONTROLADOS DE PRUEBAS EN MATERIA DE MOVILIDAD: REQUISITOS, PROCEDIMIENTO Y RÉGIMEN APLICABLE
 - 4.1. El régimen de admisión y participación al espacio controlado de pruebas
 - 4.2. El proceso de admisión en el espacio controlado de pruebas
5. PROTOCOLO E INICIO DE PRUEBAS
6. IMPLICACIONES LABORALES DE LA PARTICIPACIÓN EN PROYECTOS PILOTO

CAPÍTULO XIII. - RÉGIMEN DE GARANTÍAS Y PROTECCIÓN DE LOS PARTICIPANTES

María Teresa Velasco Portero

1. INTRODUCCIÓN: EL SANDBOX DE MOVILIDAD EN EL CONTEXTO DE LA LEY

2. LA PROTECCIÓN DEL PARTICIPANTE Y EL CONTROL POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN

- 2.1. Los riesgos para la persona que participa en un sandbox
- 2.2. Las previsiones legales y sus lagunas
- 2.3. La participación de los trabajadores en un sandbox de movilidad de su empresa

CAPÍTULO XIV. - FINALIZACIÓN DEL PROYECTO Y EFECTOS POSTERIORES A LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS Y COMISIÓN DE PERSONAS EXPERTAS EN MOVILIDAD

Manuel Huertas Redondo

1. INTRODUCCIÓN

2. EL ESPACIO CONTROLADO DE PRUEBAS COMO TÉCNICA DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA

3. LA FINALIZACIÓN DEL PROYECTO PILOTO: EVALUACIÓN, PROPUESTA REGULATORIA Y PUBLICIDAD DE RESULTADOS (ARTS. 76 A 78)

- 3.1. Los informes de evaluación como herramienta de control y aprendizaje institucional
- 3.2. De la experimentación a la norma: la formulación de propuestas regulatorias
- 3.3. Publicidad de resultados y efectos regulatorios
- 3.4. La evaluación como técnica de mejora regulatoria: límites estructurales y riesgos del modelo

4. EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD Y LA PROHIBICIÓN DE DISCRIMINACIÓN COMO LÍMITES MATERIALES DE LA INNOVACIÓN REGULATORIA (ART. 79)

- 4.1. La proporcionalidad como criterio de legitimación de las medidas derivadas del proyecto piloto
- 4.2. La prohibición de discriminación y la dimensión social y territorial de la movilidad sostenible
- 4.3. Principios garantistas y control de la discrecionalidad administrativa
- 4.4. Movilidad sostenible, igualdad territorial y reto demográfico

5. LA COMISIÓN DE PERSONAS EXPERTAS EN MOVILIDAD COMO INSTRUMENTO DE GOBERNANZA TÉCNICA (ART. 80)

- 5.1. Naturaleza jurídica y función consultiva
- 5.2. Composición y representación: entre especialización y pluralismo
- 5.3. Gobernanza técnica y desplazamiento del centro de decisión
- 5.4. Comisión experta y control jurídico de las decisiones posteriores

CAPÍTULO XV. - VEHÍCULO AUTOMATIZADO

Miriam Judit Gómez Romero

1. INTRODUCCIÓN

2. VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS

2.1. El autobús autónomo

2.2. Autobuses autónomos en circulación: experiencias prácticas y desafíos normativos

3. ACTUACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN LA INTRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS

3.1. Principios de actuación pública para la introducción de vehículos automatizados en el transporte

3.2. La Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados (OFVA)

4. IMPULSO A LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

5. USO DE VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD POR CARRETERA

6. LA INTRODUCCIÓN DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO Y SUS IMPLICACIONES EN EL ÁMBITO LABORAL

CAPÍTULO XVI - DIGITALIZACIÓN Y DATOS ABIERTOS Y NECESIDADES FORMATIVAS DEL SECTOR PRODUCTIVO DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD

Carlos García-Giralda Casas

1. DIGITALIZACIÓN, ESTADO SOCIAL Y TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

2. LOS DATOS DE MOVILIDAD COMO INSTRUMENTO DE GOBERNANZA PÚBLICA

3. DERECHOS FUNDAMENTALES, PROTECCIÓN DE DATOS Y DIGITALIZACIÓN

4. NECESIDADES FORMATIVAS Y EMPLEABILIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

CAPÍTULO XVII.

MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y TRANSPARENCIA

Stefano Bini

1. INTRODUCCIÓN

2. EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: ACERCAMIENTO CONCEPTUAL

3. LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS

4. LOS NODOS LOGÍSTICOS

5. PUBLICIDAD Y TRANSPARENCIA

CAPÍTULO XVIII. - RÉGIMEN SANCIONADOR

Pelayo Jardón Pardo de Santayana

1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

2. RÉGIMEN GENERAL DE INFRACCIONES Y RESPONSABLES

2.1. Concepto y clasificación de infracción

2.2. Recalificación por reiteración

2.3. Sujetos responsables “especiales” por materia

3. DEBERES JURÍDICOS PROTEGIDOS Y TIPICIDAD: ANÁLISIS POR BLOQUES

3.1. Suministro de datos al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM)

3.2. Planes de movilidad sostenible al trabajo

3.3. Espacio controlado de pruebas para proyectos piloto de movilidad

3.4. Datos abiertos de infraestructuras de transporte

3.5. Especialidades en relación con la protección de datos personales

4. SANCIONES Y CRITERIOS DE GRADUACIÓN

5. PRESCRIPCIÓN

6. COMPETENCIA Y PROCEDIMIENTO

6.1. Órgano competente

6.2. Procedimiento

6.3. Especialidades en materia protección de datos

PARTE II. - TRANSVERAL

CAPÍTULO XIX. - MOVILIDAD COMO DERECHO HUMANO Y EQUIDAD SOCIAL

Eva María Picado Valverde

1. CAMBIO DE PARADIGMA: DEL MODELO TRADICIONAL DE TRANSPORTE AL DERECHO DE MOVILIDAD

2. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DESDE EL ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS

2.1. Hoja de ruta de la movilidad sostenible

2.2. Relación del nuevo modelo de cuidados con la movilidad sostenible

2.3. La equidad en la movilidad sostenible

3. LA INTERVENCIÓN SOCIAL Y SU RELACIÓN CON LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

3.1. La pobreza del transporte y la exclusión social

3.2. El impacto de la movilidad sostenible en las personas mayores

3.3. La brecha de la movilidad entre el ámbito urbano y rural

3.4. La accesibilidad del transporte para las personas con discapacidad

4. BUENAS PRÁCTICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 4.1. El transporte a la demanda
- 4.2. Ciudades accesibles
- 4.3. Bici Sin Edad (Cycling Without Age)
- 4.4. Acceso a la movilidad para las personas sin hogar
- 4.5. Proyecto SMARTA-NET para conseguir la equidad urbana-rural

CAPÍTULO XX. - CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD DEL AIRE

Hayet Kerras

1. INTRODUCCIÓN

2. INTERRELACIÓN ENTRE MITIGACIÓN CLIMÁTICA, CALIDAD DEL AIRE Y RUIDO

- 2.1. Fuentes comunes y co-beneficios
- 2.2. Ruido ambiental como dimensión de la transición

3. OBJETIVOS AMBIENTALES Y SU ARTICULACIÓN JURÍDICA

4. LA CONTRIBUCIÓN DE LA LEY A LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 4.1. Reducción de gases de efecto invernadero
- 4.2. Mejora de la calidad del aire
- 4.3. Prevención y gestión del ruido

5. VINCULACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS JURÍDICOS: LEY 7/2021 Y COHERENCIA NORMATIVA

6. NECESIDAD DE ACTUALIZAR ESTRATEGIAS E INSTRUMENTOS: EL EJEMPLO DE LAS ETIQUETAS AMBIENTALES DE VEHÍCULOS

CAPÍTULO XXI. - DERECHO LABORAL Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA

Henar Álvarez Cuesta

1. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE COMO UNO DE LOS ELEMENTOS CONFIGURADORES DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA “VERDE”

2. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO EN LA LEY 9/2025

- 2.1. Planes de movilidad sostenible al trabajo de carácter obligatorio
- 2.2. Obligaciones impuestas a los convenios colectivos en materia de movilidad sostenible

3. ¿Y QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA EMPRESA?

4. CLÁUSULAS CONVENCIONALES EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

5. SUPUESTOS APARENTEMENTE EXCLUIDOS DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA DE PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

CAPÍTULO XXII. - TECNOLOGÍA Y DATOS PERSONALES

Isabel Marín Moral

1. INTRODUCCIÓN

2. MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCLUSIÓN SOCIAL: LA POBREZA DE TRANSPORTE COMO TEST DE JUSTICIA DEL SISTEMA

3. MARCO NORMATIVO ESENCIAL: DEL DATO DE MOVILIDAD AL VEHÍCULO AUTOMATIZADO

3.1. Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible: EDIM, datos abiertos e interoperabilidad

3.2. El RGPD como marco estructurante del dato de movilidad (y su efecto sobre EDIM)

3.3. Datos abiertos, reutilización y espacios de datos: de la transparencia al acceso justo

3.4. Interoperabilidad en sistemas inteligentes de transporte: Directiva ITS como columna sectorial

3.5. Ciberseguridad: obligaciones organizativas y seguridad por diseño (servicios y productos)

3.6. Vehículos conectados y automatización: seguridad del vehículo, trazabilidad y ciberseguridad en homologación

3.7. IA y responsabilidad: estándares de diligencia y régimen de producto defectuoso en la era digital

4. PROTECCIÓN DE DATOS EN SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD CONECTADA

4.1. El dato de movilidad: personal, reidentificable y altamente inferencial

4.2. Actores y roles RGPD: corresponsabilidad, encargados y fragmentación de deberes

4.3. Bases jurídicas en movilidad inteligente: por qué el consentimiento rara vez constituye la solución adecuada

4.4. Principios RGPD como reglas de diseño del sistema

4.5. Evaluación de impacto (DPIA): cuándo es estructural en movilidad

4.6. El EDIM, datos abiertos e interoperabilidad: el punto difícil de la privacidad y propuesta

5. CIBERSEGURIDAD EN VEHÍCULOS CONECTADOS Y ECOSISTEMAS DE MOVILIDAD DIGITAL

5.1. Ámbito de vulnerabilidad: del vehículo a la infraestructura de datos

5.2. De la buena práctica a la obligación jurídica: NIS2 y seguridad por diseño en productos

5.3. El EDIM, interoperabilidad y APIs: la seguridad del dato como condición de continuidad del servicio

6. RESPONSABILIDAD LEGAL EN TRANSPORTES AUTOMATIZADOS: DEL CONDUCTOR CULPABLE A LA IMPUTACIÓN MULTI-ACTOR

6.1. Punto de partida: responsabilidad por el riesgo de la circulación y cobertura a la víctima

- 6.2. Automatización y control efectivo: criterio para ordenar la imputación
- 6.3. Mapa de supuestos: cómo se construye hoy el conductor vs. fabricante
- 6.4. Producto defectuoso en la era digital: la Directiva (UE) 2024/2853 como marco de actualización
- 6.5. Efecto indirecto del AI Act: trazabilidad y gestión del riesgo como estándar de diligencia
- 6.6. Prueba y trazabilidad: sistema de registro y preservación de evidencias técnicas

7. EDIM, DATOS ABIERTOS E INTEROPERABILIDAD DIGITAL: EL CÓMO QUE DECIDE SI LA LEY FUNCIONA

- 7.1. El EDIM, datos abiertos e interoperabilidad: la gobernanza operativa del dato de movilidad
- 7.2. Punto de Acceso Nacional y EDIM: una arquitectura de acceso por capas y régimen de garantías
- 7.3. Licencias y condiciones de reutilización: evitar apertura sin control
- 7.4. Calidad, integridad y valor probatorio del dato: interoperabilidad confiable sin deriva hacia la vigilancia

CAPÍTULO XXIII. - INTEGRACIÓN URBANA Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Miguel Ángel González Iglesias

1. INTRODUCCIÓN

2. CONCEPTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

3. EL CONTEXTO INTERNACIONAL, EUROPEO Y NACIONAL EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 3.1. El marco facilitador de las Naciones Unidas sobre la movilidad sostenible: la Agenda 2030, los ODS y la Nueva Agenda Urbana
- 3.2. La propuesta de la Unión Europea para alcanzar la movilidad sostenible
- 3.3. El objetivo de la movilidad sostenible en el ámbito español
 - 3.3.1. El contexto previo sobre la movilidad sostenible
 - 3.3.2. La Ley de Movilidad Sostenible: integración urbana y planificación territorial

4. LA DESCARBONIZACIÓN COMO OBJETIVO PARA ALCANZAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE A NIVEL GLOBAL, EUROPEO Y ESPAÑOL

CAPÍTULO XXIV. - LA FISCALIDAD COMO ELEMENTO VALIOSO EN LAS POLÍTICAS DE ESTÍMULO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

José Antonio Chamorro y Zarza

1. LA LEY 9/2025, DE 3 DE DICIEMBRE, DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA FISCALIDAD

2. LA FISCALIDAD COMO INSTRUMENTO IDÓNEO PARA EL LOGRO DE FINES EXTRAFISCALES

3. MEDIDAS FISCALES DESTINADAS A FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

3.1. La Disposición adicional segunda de la Ley de Movilidad Sostenible

3.2. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

3.2.1. Deducciones por adquisición de vehículos eléctricos

3.2.1.1. Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

3.2.1.2. Principado de Asturias

3.2.1.3. Castilla y León

3.2.1.4. La Rioja

3.2.1.5. Comunidad Valenciana

3.2.1.6. Región de Murcia

3.2.1.7. Regímenes fiscales de Concierto y Convenio

3.2.2. Deducciones por instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos

3.2.2.1. Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

3.2.2.2. Regímenes fiscales de Concierto y Convenio

3.3. Impuesto sobre Sociedades

3.3.1. Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades

3.3.2. Regímenes fiscales de Concierto y Convenio

3.4. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte

3.5. 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 (TRLRHL)