

Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible: nuevas fórmulas y servicios de movilidad

La Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, establece un nuevo marco regulatorio que reconoce la movilidad como derecho y reorienta el sistema de transporte hacia modos más sostenibles, seguros y digitales. Este análisis se centra en las nuevas fórmulas de movilidad colaborativa (*carpooling*) y compartida (*carsharing* y otros) que la ley aborda y califica jurídicamente, así como en las nuevas medidas para impulsar los servicios de movilidad de conexión al ferrocarril y a los servicios regulares de autobús.

BLANCA LOZANO CUTANDA

Catedrática de Derecho Administrativo
Consejera académica de Gómez-Acebo & Pombo

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, introduce un nuevo marco regulatorio para el transporte y la movilidad que complementa y, en algunos casos, modifica las normas ya existentes con el objetivo, declarado por su exposición de motivos, de «reorientar la movilidad hacia modos de transporte más sostenibles, que permitan a su vez proteger la salud, el medio ambiente, el clima, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadana».

La ley forma parte de las reformas a las que se ha comprometido el Gobierno con la Unión Europea en el marco del Plan de Recuperación, transformación y Resiliencia para acceder a los fondos NextGenerationEU.

La ley introduce numerosas novedades en materia de movilidad y transporte que atienden —según explica la nota de prensa de la Moncloa— a cuatro pilares: garantizar que el «derecho a la movilidad» se satisfaga en todo

el territorio nacional, impulsar la neutralidad climática en el sector del transporte, apostar por la digitalización y la innovación y reforzar la transparencia y la rendición de cuentas en las decisiones de gasto.

Además, la ley introduce reformas organizativas, creando el Sistema General de Movilidad Sostenible como marco de cooperación entre Estado, comunidades autónomas y entidades locales, articulado en dos órganos: el Foro Territorial de Movilidad Sostenible (dedicado a la cooperación interadministrativa, a informes y a planificación) y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible (como máximo órgano consultivo y de participación socioeconómica). En este análisis nos centramos en las reformas que afectan a las nuevas fórmulas de movilidad y a los servicios de movilidad de conexión al ferrocarril y a los servicios regulares de autobús.

1. El reconocimiento de nuevas fórmulas de movilidad: el *carpooling* y el *car-sharing*

La Ley de Movilidad Sostenible define por primera vez los servicios de movilidad colaborativa y los de movilidad compartida, y su disposición final cuarta modifica la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, para regular su régimen jurídico:

a) Los servicios de movilidad colaborativa

Se introduce por primera vez en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres una definición de los *servicios de movilidad colaborativa* (como BlaBlaCar o Tribbu) y los califica de «transportes privados particulares»

cuando se realizan a título no oneroso, excepto por la compartición de gastos (nuevo número 3 del art. 62).

Conforme a esta definición —que se incluye también en el artículo 2.1x de la Ley de Movilidad Sostenible—, los servicios de movilidad colaborativa o *carpooling* se definen como «servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados 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».

El precepto prevé, por último, que podrá aprobarse un baremo de costes para delimitar cuándo la contraprestación percibida por el conductor supera la mera compensación de gastos y, por tanto, podría transformar el servicio en la realización de un transporte público sujeto al régimen jurídico y a las autorizaciones correspondientes.

b) Los servicios de movilidad compartida

La Ley de Movilidad Sostenible los define como «servicios consistentes en la puesta a disposición de las personas usuarias de vehículos para su alquiler sin el conductor o la conductora por periodos de tiempo normalmente cortos. Se incluyen en esta categoría entre otros, el *carsharing*, *motosharing*, bicicleta compartida, patinetes

u otros vehículos de movilidad personal» (art. 2.1).

La ley incluye el reconocimiento de esta modalidad de transporte en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres mediante la previsión de que «la actividad consistente en la utilización concatenada e intensiva de un vehículo alquilado sin conductor por un número indeterminado de personas usuarias dentro de

dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por una empresa dedicada profesionalmente a esta actividad.

El carsharing mediante aplicación se configura como una modalidad de arrendamiento de vehículo sin conductor

una zona de servicio determinada, estando disponible para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles, constituye una modalidad de arrendamiento sin conductor». En cuanto tal, el ejercicio de esta modalidad de transporte se hace en régimen de libertad de empresa, condicionado al cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales, sociales o de seguridad que les imponga su legislación reguladora (nueva redacción del art. 133).

Para diferenciar actividades, el precepto dispone que, fuera de los supuestos de colaboración previstos en la ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros cuando

2. Medidas para impulsar los servicios de movilidad de conexión al ferrocarril y a los servicios regulares de autobús

En la línea de promover el derecho a la movilidad en todo el territorio nacional, la ley regula, como una categoría específica de servicio de transporte, los servicios de movilidad de conexión con los servicios ferroviarios y con los servicios regulares en autobús, si bien sólo los define en relación con el ferrocarril: «servicios de movilidad por carretera

especialmente concebidos para permitir el enlace con un servicio ferroviario» (art. 2.1v). El artículo 42 de la ley contiene tres medidas específicas para reforzar este tipo de servicios de movilidad de conexión:

a) *La venta integrada para las conexiones territoriales: condiciones y límites*

Las comunidades autónomas y las entidades locales, en el marco de sus competencias, podrán promover servicios de conexión con estaciones ferroviarias o con las paradas más próximas de líneas regulares de autobús siempre que se cumplan dos condiciones: que los horarios estén coordinados con los de los trenes y que no exista un servicio regular alternativo con los horarios coordinados.

Asimismo, condiciona la comercialización de billetes únicos para viajes intermodales que combinen una etapa en ferrocarril o en una línea regular de autobús con otra en transporte público discrecional a la inexistencia de un servicio regular de autobús alternativo.

b) *Taxis y VTC: recogida en estaciones ferroviarias*

Respecto de las autorizaciones de transporte público interurbano en vehículos de turismo (taxis o VTC), el precepto faculta a las comunidades autónomas para promover áreas de prestación conjunta entre municipios y para extender a las estaciones ferroviarias el régimen de recogida por vehículos domiciliados fuera del municipio con contratación previa y destino en el municipio de domicilio, ampliando así a estas estaciones la ex-

cepción del artículo 127.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

c) *Billete combinado de autobús y transporte discrecional para rutas sin servicio regular*

Los operadores de líneas regulares de autobús y los comercializadores de transporte podrán vender en un único billete tramos conjuntos que tengan una línea en transporte regular ya existente y otra en transporte discrecional —ya sea un autobús chárter o un taxi/VTC legalmente habilitado para prestar el servicio—, siempre que no exista un servicio regular de autobús que cubra ese origen-destino. El precepto prevé la posibilidad de que exista financiación pública para esta venta coordinada de trayectos que hoy carecen de oferta directa.