

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

7432 *Reial decret llei 26/2020, de 7 de juliol, de mesures de reactivació econòmica per fer front a l'impacte de la COVID-19 en els àmbits de transports i habitatge.*

I

El passat 11 de març de 2020 l'Organització Mundial de la Salut va declarar pandèmia internacional la situació d'emergència de salut pública provocada per la COVID-19. La ràpida propagació, tant en l'àmbit nacional com internacional, ha motivat la necessitat de reaccionar de manera ràpida i d'adoptar mesures urgents i contundents amb l'objectiu d'esmoreir l'impacte d'aquesta crisi sense precedents no tan sols en l'àmbit sanitari sinó també en els àmbits econòmic i social.

El Consell de Ministres, reunit en sessió extraordinària el dijous 12 de març, va adoptar les primeres mesures urgents per fer front a la propagació de la pandèmia, en particular el Reial decret llei 7/2020, de 12 de març, pel qual s'adopten mesures urgents per respondre a l'impacte econòmic de la COVID-19.

A partir d'aquell moment, l'articulació jurídica de la resposta a la pandèmia es va estructurar al voltant de dos instruments constitucionals, d'una banda, la declaració de l'estat d'alarma, i les mesures adoptades en virtut d'aquesta; i de l'altra, l'adopció de successius reials decrets llei, fonamentalment dirigits a pal·liar les conseqüències i els efectes negatius que en l'àmbit socioeconòmic està suposant la pandèmia i les mesures de contenció per contenir-la.

La situació de crisi sanitària ocasionada per la COVID-19 i la seva evolució ha posat de relleu el desafiament de protegir la salut de la població a la vegada que s'intenten mitigar i minimitzar les conseqüències socioeconòmiques mitjançant l'adopció de mesures dirigides a abordar i atenuar les pertorbacions que afecten l'economia per diferents vies.

La Comissió Europea ha reconegut en les seves diverses comunicacions i directrius el gran impacte i repercussions que el brot de COVID-19 està tenint en els nostres sistemes de transports i en la connectivitat. En la seva Comunicació, publicada el 13 de març, la Comissió exposava la seva resposta immediata destinada a mitigar l'impacte econòmic i la necessitat de coordinar l'actuació dels diferents estats membres per garantir la continuïtat econòmica, alhora que reconeixia el sector del transport com un dels sectors greument afectats, i proposava un conjunt de mesures dirigides a assegurar el flux de mercaderies i la cadena de subministrament, possibilitar els desplaçaments i vetllar pel funcionament del mercat interior i la seguretat del transport.

Les mesures preses per fer front a la pandèmia han tingut com a resultat una reducció dràstica de l'activitat del sector, especialment de viatgers. Els fluxos de mercaderies s'han vist menys afectats en part gràcies als esforços col·lectius per mantenir el tràfic de mercaderies, encara que s'ha registrat una reducció a causa del descens en l'activitat econòmica i a la pertorbació de les cadenes de subministraments.

En aquest context, les mesures adoptades en l'àmbit del transport d'acord amb les directrius aprovades per la Comissió s'han articulat al voltant de tres eixos fonamentals: protegir la salut dels treballadors i els viatgers, i garantir la disponibilitat dels béns i els serveis essencials; proporcionar liquiditat a les empreses del sector per fer front a les pertorbacions financeres a curt termini vinculades a la crisi del coronavirus, recorrent a diferents instruments financers, inclosos els fiscals, a fi de preservar-ne la viabilitat, així com la continuïtat de l'activitat econòmica durant i després del brot de COVID-19; i, el tercer, reduir les càrregues administratives, simplificant i accelerant determinats procediments administratius, vetllant per la seguretat jurídica i tenint en compte la capacitat administrativa de les institucions per donar una resposta immediata en l'agilitació dels tràmits preceptius per a la reactivació i l'exercici de les activitats.

Els tres eixos esmentats han orientat l'adopció de diferents mesures en el sector dels transports en aquest període, des de l'inici de la crisi fins al moment actual, a través dels diferents instruments jurídics habilitats. Aquestes mesures han estat proporcionades a les necessitats de cada moment, pertinents i específiques per als diferents modes de transport, això és, adaptades a les característiques singulars de cadascun.

Així, en virtut de l'habilitació que la Llei orgànica 4/1981, d'1 de juny, dels estats d'alarma, excepció i setge, atorga al Govern i dels supòsits de fet que preveu el seu article quart, apartats b) («crisis sanitàries, com ara epidèmies i situacions de contaminació greus») i d) («situacions de desproveïment de productes de primera necessitat»), es va aprovar el Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada per la COVID-19.

Segons el seu preàmbul, les mesures que preveu aquesta disposició s'enquadren en l'acció decidida del Govern per protegir la salut i la seguretat dels ciutadans, contenir la progressió de la malaltia i reforçar el sistema de salut pública.

Aquesta norma incloïa, a més de mesures limitadores de la llibertat de circulació, que, tal com disposa la Llei, quedava condicionada al compliment de certs requisits, una varietat de mesures de contenció en diferents àmbits, entre aquests, en l'àmbit dels transports. Les habilitacions que el Reial decret 463/2020, de 14 de març, i les pròrrogues successives contenen a favor dels ministres designats autoritats competents delegades i, en particular, a favor del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana en la seva àrea de competències, això és, en el sector de transports, van fonamentar la normativa aprovada, amb l'adopció de mesures addicionals dirigides a garantir les condicions de prestacions dels serveis de transports, de mercaderies i viatgers, i assegurar el proveïment i el lliurament de productes adquirits en el comerç per internet, telefònic o correspondència, així com la protecció adequada de persones, béns i llocs, i tot això, en funció de l'evolució de la crisi sanitària, tenint en compte els principals indicadors disponibles, l'experiència adquirida en l'àmbit nacional, l'anàlisi comparada amb altres països, així com les recomanacions i les directrius de la Unió Europea i les orientacions de l'Organització Mundial de la Salut.

Una vegada expirada la vigència de l'última pròrroga de l'estat d'alarma, davant dels possibles riscos que es puguin derivar de la pèrdua de vigència automàtica de les mesures esmentades per l'aparició de nous brots epidemiològics i noves cadenes de transmissió que comprometen la garantia de la salut de les persones, des de l'òptica del deure constitucional dels poders públics d'organitzar i tutelar la salut pública a través de mesures preventives, es fonamenta l'aprovació del Reial decret llei 21/2020, de 9 de juny, de mesures urgents de prevenció, contenció i coordinació per fer front a la crisi sanitària ocasionada per la COVID-19, que entre les seves disposicions recull diferents mesures dirigides a protegir la salut dels treballadors i els viatgers en els diferents modes de transports, que s'han vist complementades amb la disposició adicional sisena del Reial decret llei 23/2020, de 23 de juny, pel qual s'aproven mesures en matèria d'energia o en altres àmbits per a la reactivació econòmica.

Respecte del segon dels eixos indicats en què s'agrupa el segon tipus de mesures dirigides a mitigar els perjudicis que la crisi sanitària ha generat en l'àmbit econòmic, des d'un primer moment s'han adoptat mesures econòmiques i socials dirigides a garantir la protecció dels treballadors i sostenir el teixit productiu dels diferents sectors de l'economia mitjançant l'adopció d'un conjunt de disposicions articulades en diferents reials decrets llei orientats a mobilitzar els recursos nacionals per a la protecció davant d'aquests efectes adversos.

Entre aquests cal destacar el Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19; el Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació, o el Reial decret llei 25/2020, de 3 de juliol, de mesures urgents per donar suport a la reactivació econòmica i l'ocupació.

Tanmateix, la diferent naturalesa jurídica de les persones físiques i jurídiques, públiques i privades, que operen en cadascun dels modes de transport, amb estructures i

règims jurídics diferents, ha condicionat la possibilitat de cada un a l'hora de poder accedir a diferents fonts de finançament i liquiditat des del sector financer, així com als instruments que ha anat aprovant el Govern amb la finalitat de mobilitzar recursos públics dirigits a donar suport a la reactivació econòmica.

Pel que fa al tercer dels eixos sobre els quals s'articulen un conjunt de reformes, tenen en compte les directrius de la Unió Europea adoptades des de l'inici de la crisi sanitària ocasionada per la COVID-19, dirigides a simplificar i accelerar els diferents procediments administratius a fi de mitigar l'alentiment de l'activitat econòmica i maximitzar els efectes positius de les mesures adoptades pels estats, en línia amb algunes de les disposicions i directrius aprovades en l'àmbit comunitari, que han tingut per objecte, d'una banda, l'ajornament de les dates d'aplicació de determinades mesures en el context de la pandèmia de COVID-19, pels efectes negatius que el confinament i els canvis en les condicions de treball i en la disponibilitat de personal, juntament amb la càrrega de treball addicional necessària per gestionar les importants conseqüències negatives de la pandèmia, han tingut per continuar amb els procediments administratius ordinaris; i d'altra banda, una vegada aixecades les restriccions, abordar la represa dels procediments atenent les capacitats del sistema juntament amb la necessitat d'accelerar la represa de les activitats de manera àgil.

En coherència amb aquest context, tenint en compte les mesures adoptades fins ara, l'evolució de la situació epidemiològica i els criteris expressats per les diferents organitzacions internacionals, així com les institucions europees, i en línia amb altres països del nostre entorn, s'aprova aquest Reial decret llei com a complement necessari de les mesures ja adoptades a fi de cobrir els àmbits que aquestes últimes no poden cobrir per les característiques especials que hi concorren, i es consoliden així els tres eixos sobre els quals s'ha d'assentar la reactivació econòmica del sector dels transports.

A més, el present Reial decret llei recull un conjunt de mesures econòmiques i socials en l'àmbit de l'habitatge, que permeten garantir la protecció de les famílies i de col·lectius vulnerables.

II

El Reial decret llei s'estructura en set capítols, 34 articles, tres disposicions addicionals, una disposició derogatòria, 16 disposicions finals i dos annexos.

El capítol I en recull, com a disposició general, l'objecte.

El capítol II, relatiu al sector del transport aeri i integrat pels articles 2 a 7, incorpora a l'ordenament jurídic intern les directrius operatives per a la gestió de passatgers aeris i personal d'aviació en relació amb la pandèmia COVID-19, adoptades per l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat de l'Aviació (EASA) i el Centre per a la Prevenció i el Control de Malalties (ECDC, per les seves sigles en anglès, *European Centre for Disease Prevention and Control*), i estableix el seu compliment obligat per als gestors dels aeroports oberts al trànsit civil situats a tot el territori nacional, les companyies aèries que hi efectuïn operacions, incloses les operacions d'aerotaxis i les d'aviació general, així com per a les empreses que exerceixin els serveis auxiliars als aeroports. No obstant això, atenent les competències de les comunitats autònomes en matèria d'aeroports no qualificats d'interès general, en l'actualitat els aeroports de Lleida-Alguaire; Andorra-la Seu d'Urgell i Terol, per implementar aquestes directrius en els aeroports de competència autonòmica cal atèner-se al que estableixin les comunitats respectives en l'exercici de les competències esmentades.

La naturalesa eminentment tècnica i operativa d'aquestes directrius, així com l'adaptació prevista de les recomanacions europees que s'hi contenen en funció de l'evolució que experimenti la COVID-19, el coneixement científic sobre aquesta i els recursos tècnics i mèdics disponibles per detectar-la i combatre-la, aconsellen que en la seva aplicació sigui el Comitè Espanyol de Facilitació del Transport Aeri, d'ara endavant Comitè de Facilitació, el que estableixi, en castellà, les vigents en cada moment. Es permet així una adaptació ràpida a l'evolució de la pandèmia, alhora que s'asseguren la proporcionalitat i l'eficàcia de les mesures adoptades per mitigar, en l'àmbit del transport aeri, els riscos de transmissió del coronavirus SARS-Cov-2.

El Comitè de Facilitació, regulat a l'Ordre PRE/248/2003, de 6 de febrer, per la qual es crea el Comitè Espanyol de Facilitació del Transport Aeri i se'n determinen la composició i les funcions, és un òrgan col·legiat de l'Administració General de l'Estat en què estan representats els principals actors involucrats en l'assegurament d'un flux ordenat, segur i eficient dels passatgers per les instal·lacions aeroportuàries, entre d'altres, els ministeris de Sanitat, Interior, Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, Hisenda, i el gestor de la xarxa d'aeroports d'interès general, AENA SME, SA. La seva composició, la participació prevista en les seves actuacions de, entre d'altres, les companyies aèries i les entitats, associacions o agrupacions privades els interessos de les quals es puguin veure afectats, així com la naturalesa eminentment tècnica de les recomanacions a implementar, determinen la seva idoneïtat per a la labor que se li encomana.

De conformitat amb el que preveu aquest Reial decret llei, el Comitè de Facilitació pot declarar que altres recomanacions internacionals per a la gestió de passatgers aeris i personal d'aviació en relació amb la pandèmia COVID-19 ofereixen nivells d'eficàcia equivalents a les directrius EASA/ECDC publicades per tal de minimitzar el risc de contagi del SARS-Cov-2 en el transport aeri. Amb subjecció al principi de reciprocitat, el compliment per les companyies aèries extracomunitàries de les recomanacions internacionals equivalents equival al compliment per aquestes companyies de les directrius EASA/ECDC. D'aquesta manera, subjecte al principi de reciprocitat, s'evita la imposició de restriccions indegudes en el transport aeri extracomunitari efectuat amb nivells equivalents de mitigació del risc de contagi de la COVID-19.

Així mateix, s'estableix l'obligació dels gestors aeroportuaris i les companyies aèries que operin en les infraestructures esmentades d'implantar els procediments que assegurin el compliment d'aquestes directrius, així com de prestar informació als passatgers sobre les mesures preventives que aquests han d'adoptar en la seva aplicació.

Igualment, s'estableix el deure dels passatgers d'abstenir-se d'acudir a l'aeroport en els supòsits en què hagin d'estar en aïllament per risc de patir la COVID-19 o que presentin símptomes evidents de patir-la.

Amb vista a la protecció dels passatgers i el personal que presta serveis a les infraestructures aeroportuàries, es limita l'accés a la terminal de l'aeroport als passatgers amb bitllet o targeta d'embarcament, llevat de les excepcions corresponents a les persones que hi hagin d'acudir acompanyades, i al personal autoritzat que ha d'exercir funcions a l'aeroport.

Completen el contingut del capítol II l'atribució al Comitè de Facilitació de la facultat d'exercir les funcions de coordinació que li són pròpies en l'àmbit de la definició i l'aplicació de les directrius EASA/ECDC publicades i editar material guia que en faciliti l'aplicació; i l'assignació a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria de les funcions de supervisió del compliment de les directrius EASA/ECDC publicades pels subjectes obligats, en l'exercici de les seves competències en matèria d'ordenació, supervisió i inspecció de la seguretat del transport aeri i dels sistemes de navegació aèria i de seguretat aeroportuària i, en particular, en matèria de facilitació en el transport aeri, de conformitat amb el que preveu l'article 9.1, lletra i), dels seus Estatuts, aprovats pel Reial decret 184/2008, de 8 de febrer.

El capítol III introdueix en els articles 8 a 14, en relació amb el sector del transport marítim, una reforma en les mesures previstes inicialment en els articles 16 a 20 del Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació, que implica una millora d'aquestes mesures i la seva adaptació al Reglament (UE) 2020/697, de 25 de maig, pel qual es modifica el Reglament (UE) 2017/352, amb la finalitat de permetre a organismes gestors de ports o autoritats competents flexibilitat en el cobrament de taxes per infraestructures portuàries en el context del brot COVID-19.

Així, l'article 8, respecte del seu antecedent, l'article 16 del Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació, implica la supressió de l'apartat 3, atès que és redundant amb el punt 2, ja que les autoritats portuàries han de rebaixar els trànsits mínims perquè no hi hagi penalització com a efecte de la COVID-19. Mantenir el punt 3 suposaria eliminar penalitzacions quan la

baixada de trànsits no sigui imputable a la crisi sanitària, i si hi ha algun cas d'aquests no sembla raonable eliminar-la.

Amb les modificacions introduïdes a l'article 9, relatiu a les mesures respecte de la taxa d'ocupació previstes en el seu antecedent, l'article 17 del Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació: es millora en la determinació del pressupost de fet per accedir a la reducció; s'amplia, temporalment, a totes les liquidacions amb meritació en l'exercici 2020, atès que hi ha liquidacions semestrals que es meriten per endavant i quedaven excloses amb la redacció anterior; es precisa el concepte d'«impacte significativament negatiu»; es recull una quantificació més precisa de l'import de la reducció mitjançant la fixació de percentatges en funció de la disminució d'activitat, del tipus d'activitat que es dugui a terme a l'espai de domini públic concedit o autoritzat de què es tracti i de la situació economicofinancera de cada autoritat portuària; s'aclareix que la reducció és aplicable tant a la quota de la taxa com als imports addicionals oferts en els concursos, de conformitat amb el que disposa l'article 180 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant; es dona cobertura legal, de manera expressa, a la concessió provisional de les reduccions i la seva comprovació posterior; es preveu que les liquidacions definitives que, eventualment, es dictin es facin d'acord amb la nova redacció del precepte, sense meritació d'interessos de demora, ja sigui a favor de l'Administració o dels subjectes passius; i se suprimeix la referència a l'article 178 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, que no afegeix res i indueix a confusió, atès que el benefici fiscal està degudament quantificat en la mateixa norma de rang legal.

L'article 10 reproduïx les mesures respecte de la taxa d'activitat que recollia el seu antecedent, l'article 18 del Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació.

La modificació que l'article 11 introdueix respecte del seu antecedent, l'article 19 del Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació, respecte a la taxa al vaixell, té com a objectiu adaptar-ne el contingut al Reglament 2020/697, de 25 de maig, pel qual es modifica el Reglament (UE) 2017/352, que permet als organismes gestors de ports flexibilitat en el cobrament de les taxes, en el context del brot de COVID-19, des de l'1 de març fins al 31 de desembre de 2020, fet que suposa un període més ampli que el que preveu el vigent article 19, que preveu des de l'aprovació del Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, fins a la finalització de l'estat d'alarma. D'altra banda, s'amplia més la reducció prevista, atès que s'estableix un valor d'1,00 € per a la quantia bàsica S.

En relació amb l'article 12, la nova regulació que s'hi recull té per objecte adaptar la possibilitat d'ajornament de les liquidacions de les taxes portuàries que preveia el seu antecedent, l'article 20, al mateix període que preveu el Reglament (UE) 2020/697, de 25 de maig, igual que en el cas de la taxa al vaixell del nou article 11.

En el cas de la taxa d'ocupació, que queda fora de l'àmbit d'aplicació del Reglament esmentat, per estar-ho del Reglament UE 2017/352, s'amplia la possibilitat d'ajornament a tot l'exercici 2020, tenint en compte que, atesa la seva liquidació i recaptació en règim de pagament anticipat amb caràcter anual o semestral en la majoria dels casos, la meritació es produeix l'1 de gener, la qual cosa implica que no podrien accedir a l'ajornament liquidacions per períodes que clarament han estat afectats per la crisi de la COVID-19.

La incorporació del nou article 14, relatiu a coeficients correctors i bonificacions, té com objecte evitar que les rendibilitats atípiques que les autoritats portuàries obtinguin l'any 2020 puguin suposar una pujada de coeficients correctors de les taxes prevista a l'article 166 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant. És necessari evitar aquesta circumstància, atès que aquesta rendibilitat negativa és conjuntural, no deguda en principi a una pèrdua d'ingressos de caràcter estructural.

Finalment, l'apartat 3 de l'article 245 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant estableix que l'import màxim total de les bonificacions regulades anualment per a cada autoritat portuària no pot ser superior al 20 per cent de la recaptació anual conjunta per les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia de l'últim exercici anterior

a l'any en què s'acorda el Pla d'empresa. Per tant, les reduccions de taxes i la pèrdua de trànsit el 2020 o 2021 suposen una minva conjuntural en la recaptació anual de taxes que podria implicar eliminar bonificacions existents, fet que s'evita amb les previsions de l'article 14.

En l'àmbit del sector del transport per ferrocarril, el capítol IV, que s'integra pels articles 15 a 17.

L'article 15 incrementa el límit de l'autorització d'endeutament a RENFE-Operadora per a l'exercici 2020 que estableix la Llei de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2018, prorrogats el 2020, d'acord amb el que estableix l'article 134.4 de la Constitució espanyola.

Els articles 16 i 17 preveuen l'autorització d'un crèdit extraordinari per permetre que la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, SA (SEITTSA), pugui efectuar determinats pagaments. L'any 2015, el Ministeri de Foment i la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, SA, SEITTSA, van signar el «Conveni de gestió directa entre l'Administració General de l'Estat, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, SA, i les entitats públiques empresarials Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i ADIF Alta Velocitat, per a la promoció i la construcció de determinades infraestructures ferroviàries. Refosa dels convenis 2006-2007-2008-2009».

Aquell mateix any, el Ministeri de Foment i la societat esmentada van subscriure, així mateix, el «Conveni de gestió directa entre l'Administració General de l'Estat i la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, SA, per a la promoció i la construcció de determinades infraestructures de carreteres de titularitat estatal. Refosa dels convenis I-II-IV-V-VI-VII i encàrrec de noves actuacions».

En el cas del Conveni de carreteres, l'aportació prevista per a 2020 és nul·la, per la qual cosa ja està en tramitació l'Addenda 3 al Conveni esmentat, que ha de regularitzar el règim d'aportacions. Però en el cas del Conveni de ferrocarrils, no es dona aquesta situació, per la qual cosa, de nou, s'ha fet una anàlisi de la situació pressupostària de la societat, la qual, amb els seus fons propis i d'acord amb les previsions d'execució de les obres, així com d'altres pagaments pendents, no pot afrontar els seus compromisos per a l'exercici 2020 sense rebre almenys part de les aportacions aprovades per l'Acord del Consell de Ministres de 20 de desembre de 2019, i que ja s'havien previst en el projecte de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2020, d'acord amb la seva previsió de tresoreria i despeses.

En conseqüència, d'acord amb el que preveu l'article 55 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, és necessària una norma amb rang de llei per procedir a l'autorització del crèdit extraordinari que permeti fer front als pagaments esmentats.

El capítol V disposa mesures en l'àmbit del transport per carretera.

En primer lloc, la secció 1a, relativa a moratòries per al sector del transport públic de mercaderies i discrecional de viatgers amb autobús, regula mesures d'ajornament dels pagaments de quotes dels contractes de préstecs, lísing i rènting que els autònoms i les empreses utilitzen per a l'adquisició dels autobusos i de vehicles de transport públic de mercaderies de més de 3,5 tones de massa màxima autoritzada, incloent-hi el transport de carbó de centrals tèrmiques. En línia amb la resta de les moratòries legals establertes prèviament per a altres àmbits i sectors, aquests ajornaments s'han d'efectuar exclusivament sobre la part del principal d'aquestes quotes, de manera que els deutors segueixin pagant la part dels interessos durant el període ajornat.

La secció 2a, de mesures en la contractació de concessions, desenvolupa per als contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general de competència estatal, així com per als contractes de concessions per a la construcció, la conservació i l'explotació d'autopistes de peatge, concessions per a la conservació i l'explotació de les autovies de primera generació i els contractes de concessions d'àrees de servei de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, les previsions que recull l'apartat 4 de l'article 34 del Reial decret 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19.

Així, l'article 24 d'aquest Reial decret llei concreta un marc clar i detallat dels paràmetres a considerar per portar a terme el reequilibri. El possible desequilibri derivat de la reducció de l'oferta i de demanda d'aquests serveis, juntament amb les obligacions relacionades amb la desinfecció dels vehicles, serà més o menys acusat depenent de l'estructura de costos del contracte afectat i de les mesures que hagi adoptat l'empresa per pal·liar en la mesura que es pugui les dificultats de liquiditat. Així, per calcular la reducció d'ingressos s'ha de tenir en compte l'aplicació d'expedients de regulació temporal d'ocupació que afectin el personal mínim vinculat al contracte i la disminució de costos per les expedicions no efectuades, prenent com a referència el mateix període de l'any anterior. Al mateix temps s'han de tenir en compte els costos addicionals suportats a fi de preservar la salut dels viatgers, motivats per la desinfecció obligatòria dels vehicles.

A més, s'estableix un procediment àgil per reequilibrar econòmicament els contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general de competència estatal, que permeti aplicar les previsions de l'esmentat article 34.4 del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19, amb la rapidesa suficient per evitar les càrregues administratives i socials addicionals que pugui comportar, en alguns casos, la renúncia contractual i el consegüent abandonament del servei públic.

Per la seva banda, l'article 25, a partir del marc general que preveu l'article 34.4 del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19, regula les condicions de reequilibri econòmic en determinades concessions d'obres que presenten característiques similars entre si, però també diferents d'altres contractes com els que regula l'article anterior. A aquests efectes, es concreten els criteris que s'han d'aplicar per apreciar la impossibilitat, total o parcial, d'execució del contracte i, si s'escau, les condicions de reequilibri que és procedent adoptar en els tres tipus de contractes següents: concessions per a la construcció, la conservació i l'explotació d'autopistes de peatge; concessions per a la conservació i l'explotació de les autopistes de primera generació; i les concessions de les àrees de serveis de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

La secció 3a, en regular altres reformes de simplificació administrativa, introdueix algunes modificacions en l'àmbit del transport terrestre per carretera amb la finalitat de reduir les càrregues administratives, i simplifica i accelera determinats procediments administratius.

Els articles 26 i 27 pretenen flexibilitzar les càrregues administratives de les empreses de transport per carretera. Les autoritzacions de transport, tant de mercaderies com de viatgers, que preveu la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, s'atorguen sense un termini de durada prefixat, si bé la seva validesa queda condicionada al seu visat periòdic, efectuat biennalment d'ofici, en el qual l'Administració verifica el compliment dels requisits acreditats per a l'atorgament.

Ateses les especials circumstàncies actuals, es considera necessari dilatar en un any la possibilitat ordinària de rehabilitar les autoritzacions que no hagin superat el tràmit del visat l'any 2020, per no complir la totalitat dels requisits, amb la finalitat que els seus titulars disposin de més temps per sanejar la seva situació empresarial. A més, s'amplia excepcionalment, per una sola vegada, tant per a les empreses de mercaderies com de viatgers, la periodicitat del tràmit del visat, de dos a tres anys, la qual cosa ha de permetre normalitzar gradualment l'activitat ordinària dels òrgans afectats i alleugerir els tràmits administratius que han d'atendre les empreses transportistes.

D'altra banda, l'article 28 aborda la necessitat de flexibilitzar transitòriament l'exigència d'una antiguitat màxima dels vehicles de transport sanitari atès que, com a conseqüència de l'alentiment de determinades activitats econòmiques, en molts casos no es pot assegurar el compliment dels terminis de lliurament d'aquests vehicles.

Per tant, per evitar el risc de reducció de l'oferta en un context en què l'activitat esmentada és imprescindible i assegurar la continuïtat de la prestació del servei de transport sanitari, és urgent i necessari permetre que els vehicles dedicats a aquesta activitat puguin seguir prestant serveis quan el vehicle superi l'antiguitat de 10 anys, quan

aquesta circumstància s'hagi produït amb posterioritat a la declaració de l'estat d'alarma i de manera temporal, fins al 31 de desembre d'aquest any 2020.

L'article 29 estableix una pròrroga de tres mesos dels certificats d'inspecció tècnica de vehicles el venciment dels quals s'hagi produït entre el dia 21 de juny i el 31 d'agost, atès que la declaració de l'estat d'alarma, amb la consegüent paralització de l'activitat de les estacions encarregades de portar a terme la inspecció tècnica de vehicles, ha generat una distorsió en el funcionament ordinari d'aquests establiments, que està repercutint negativament en l'acompliment adequat de certes activitats econòmiques, en particular, de les empreses transportistes, que és necessari resoldre mitjançant una mesura extraordinària i transitòria. Per això, durant la durada de la pròrroga esmentada, es recull la preferència en les inspeccions tècniques dels vehicles de transport de mercaderies i viatgers d'empreses titulars d'una llicència comunitària.

Finalment, les circumstàncies d'emergència sanitària en algunes ocasions han impedit i en d'altres han dificultat enormement la celebració de vistes orals per les juntes arbitral del transport. A més, en un context de crisi econòmica, les demandes d'arbitratge augmenten extraordinàriament, cosa que pot portar al col·lapse del sistema arbitral que estableix la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres. Per tant, és necessari i urgent adoptar mesures que permetin agilitzar el funcionament d'un instrument de protecció de les parts del contracte de transport d'un èxit inqüestionable i que sempre ha tingut el suport unànim de les associacions d'usuaris com de les de transportistes i intermediaris.

A aquest efecte, l'article 30 estableix, de manera excepcional i transitòria, la possibilitat que, en relació amb les demandes d'arbitratge presentades o que es presentin des de l'1 de setembre de 2019 fins a finals de 2020 i la quantia de les quals no excedeixi els 5.000 euros, es pugui prescindir de la vista oral per resoldre les controvèrsies, i s'estableix un procediment escrit per a aquests supòsits.

El capítol VI està integrat pels articles 31 a 33 i recull una sèrie de mesures en l'àmbit de l'habitatge.

Així, es regulen una sèrie d'especialitats del dret de superfície o concessió demanial per a la promoció del lloguer assequible o social mitjançant la col·laboració entre administracions públiques i la iniciativa privada. Així, es preveu que, en aquests casos, no sigui preceptiva l'existència d'un cànon a abonar a l'Administració, atès que la seva nota diferenciadora és el compromís de l'adjudicatari d'aquests drets d'oferir habitatges amb rendes assequibles o socials, en tot cas limitades. Igualment, es regulen les especialitats dels instruments de col·laboració entre les diferents administracions públiques per ampliar el parc d'habitatges en règim de lloguer assequible o social, atenent especialment la durada d'aquests acords i el sistema de determinació de responsabilitat entre els signants. Finalment, atesa la interdependència entre els acords administratius i el dret de superfície o concessió demanial, es preveu que el títol de constitució d'aquests no pugui contradir aquell.

A més, amb l'objecte d'optimitzar l'eficiència dels recursos, es possibilita a l'article 32 que els fons del Pla estatal d'habitatge 2018-2021, transferits en els exercicis 2018 i 2019 i no materialitzats en el compromís financer inicialment adquirit, així com els transferits en l'exercici 2020, que no es materialitzin en el compromís que inicialment van adquirir les comunitats autònomes i les ciutats de Ceuta i Melilla o fins i tot que no s'arribin a comprometre, es puguin destinar a ajudes d'altres programes del Pla esmentat durant la seva vigència.

Finalment, s'incorpora a l'article 33 el manteniment de la condició de convinguts dels préstecs concedits a l'empara dels successius plans estatals d'habitatge, encara que es beneficiïn de moratòries que les entitats de crèdit hagin ofert o puguin oferir amb motiu de regulacions vinculades a la pandèmia de la COVID-19; així salvaguarden altres beneficis i subvencions, vinculats al compliment dels requisits establerts en els plans estatals d'habitatge corresponents, que han gaudit o encara poden estar gaudint.

El capítol VII, que s'integra per l'article 34, regula el règim sancionador aplicable a l'incompliment de les mesures de prevenció i de les obligacions que estableix aquest Reial decret llei.

La disposició addicional primera estableix les disposicions aplicables en matèria de protecció de dades de caràcter personal a les que s'obtinguin en aplicació del que disposa el capítol II i, en particular, de la col·laboració de les companyies aèries i els gestors aeroportuaris en la implementació dels controls sanitaris establerts en el transport aeri per prevenir el contagi de la COVID-19.

La disposició addicional segona preveu l'aplicació de les directrius EASA/ECDC al trànsit civil en les bases aèries obertes a aquest trànsit, de conformitat amb el que preveu el Reial decret 1167/1995, de 7 de juliol, sobre règim d'ús dels aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria i un aeroport i de les bases aèries obertes al trànsit civil.

La disposició addicional tercera estableix que el programa «Gran Premi d'Espanya de Fórmula 1» tingui la consideració d'esdeveniment d'interès públic excepcional als efectes del que disposa l'article 27 de la Llei 49/2002, de 23 de desembre, de règim fiscal de les entitats sense finalitats lucratives i dels incentius fiscals al mecenatge.

A les disposicions finals el Reial decret llei modifica la regulació continguda en diverses normes sectorials, i a través d'aquestes disposicions s'articulen un conjunt de mesures amb les quals es pretenen reactivar determinades actuacions a fi de donar una resposta immediata en l'agilitació dels tràmits preceptius per a l'exercici de les activitats.

La disposició final primera modifica la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, per impulsar i facilitar l'activitat econòmica exercida per l'aviació. A aquests efectes, s'inclou en l'àmbit d'aplicació de la Llei de navegació aèria el mateix concepte d'«aeronau no tripulada» que el que recull la normativa de la Unió Europea, perquè inclogui no tan sols les aeronaus pilotades per control remot sinó també els aeromodels i les aeronaus operades de manera autònoma; s'ajusten els règims d'intervenció administrativa de les operacions amb aeronaus no tripulades que recull la Llei als que preveu el Reglament d'execució (UE) 2019/947 de la Comissió, de 24 de maig de 2019, relatiu a les normes i els procediments aplicables a la utilització d'aeronaus no tripulades; i es recull una habilitació normativa al Govern perquè pugui eximir o establir diferents modalitats en el compliment de l'obligació d'assegurament de danys causats a tercers que preveu de manera general l'article 127 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, per a les aeronaus no tripulades que, pel risc baix de les seves operacions, puguin resultar desproporcionades.

La disposició final segona modifica la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència, i suprimeix l'últim incís de l'apartat 2 de l'article 18, pel qual s'atribueix a ENAIRE, EPE, la condició de mitjà propi instrumental de l'Administració General de l'Estat i dels poders adjudicadors que en depenen.

Des de l'entrada en vigor de la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, el 17 d'octubre de 2014, fins a l'actualitat, ENAIRE, EPE, no ha rebut cap encàrrec en matèria d'aeroports en la seva consideració de mitjà propi de l'Administració General de l'Estat i dels poders adjudicadors que en depenen, la qual cosa justifica la necessitat de procedir a la derogació de la disposició esmentada, per innecessària a les finalitats a les quals l'entitat està cridada com a proveïdor de serveis, exclusivament en matèria de navegació aèria i espai aeri, tenint en compte, a més, que no compleix tots els requisits que han de correspondre a un mitjà propi, de conformitat amb l'article 32 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic.

A més, la falta de mitjans necessaris per atendre els eventuals encàrrecs faria necessari acudir a mitjans externs, la qual cosa sembla contrari als principis d'eficàcia en la gestió administrativa.

La disposició final tercera modifica el Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques, per establir un règim similar al que conté per a les operacions comercials

especialitzades el Reglament 965/2012 de la Comissió, de 5 d'octubre de 2012, pel qual s'estableixen requisits tècnics i procediments administratius en relació amb les operacions aèries en virtut del Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell.

En concret, se simplifiquen els tràmits administratius en relació amb l'arrendament d'aeronaus entre titulars d'un certificat d'operador especial (COE) en l'activitat de lluita contra incendis i salvament i rescat, que passarien de requerir l'aprovació prèvia a simplement una notificació davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, i s'agilitzarien notablement aquestes operacions.

D'aquesta manera es dota del dinamisme necessari el traspàs d'aeronaus entre operadors que duguin a terme una activitat essencial per a la societat, que requereix una gran agilitat per donar una resposta immediata davant de situacions d'emergència derivades dels incendis forestals i de les activitats de salvament i rescat.

La disposició final quarta, per la qual es modifica el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, permet pal·liar els efectes que la crisi de la COVID-19 ha tingut en els trànsits regulars de passatge o càrrega rodada que uneixen el territori peninsular espanyol amb les comunitats autònomes de les Illes Balears i Canàries i les ciutats de Ceuta i Melilla.

La disposició final cinquena modifica l'article 101.2 de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima. La necessitat de propiciar un marc flexible per a l'escenari post-COVID-19 requereix eliminar obstacles a l'aplicació normal a Espanya dels convenis i les directrius internacionals propis de l'àmbit de la marina mercant.

Així també s'afavoreixen els naviliers espanyols, que podran adaptar a la seva situació els requeriments propis de les inspeccions a què estan subjectes. Així mateix, en supòsits en què l'Administració marítima no pugui portar a terme amb normalitat la seva activitat inspectora, com ha quedat també de manifest amb la crisi de la COVID-19, tindria el suport de les organitzacions autoritzades.

La disposició final sisena modifica la Llei 27/2014, de 27 de novembre, de l'impost sobre societats, amb la modificació del règim fiscal previst per a les autoritats portuàries, que deixen d'estar parcialment exemptes de l'impost sobre societats, amb l'objecte de donar compliment a la Decisió de la Comissió C (2018) 8676 final, de 8 de gener de 2019, relativa a la fiscalitat dels ports a Espanya.

Les autoritats portuàries tenen autonomia en la seva gestió economicofinancera sobre la base del principi d'autosuficiència econòmica, fet que suposa que no reben finançament amb càrrec als pressupostos generals de l'Estat. D'altra banda, les autoritats portuàries efectuen inversions i despeses que no estan directament destinades al servei de les activitats portuàries però que, tanmateix, beneficieren la col·lectivitat de la ciutadania sense percebre cap contraprestació a canvi.

Això justifica la introducció d'una deducció vinculada a aquestes despeses i inversions.

A més, en la deducció s'inclouen també les despeses i les inversions que són compatibles amb el mercat interior segons el que disposen el capítol I l'article 56 *ter* del Reglament (UE) núm. 651/2014 de la Comissió, de 17 de juny de 2014, pel qual es declaren determinades categories d'ajudes compatibles amb el mercat interior en aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat, i, si s'escau, les que es puguin declarar compatibles amb el mercat interior per decisió de la Comissió Europea en cada supòsit particular de conformitat amb el que preveu l'apartat 3 de l'article 108 del Tractat de funcionament de la Unió Europea.

La Comissió Europea, per mitjà d'una carta de 29 d'agost de 2019, ha donat la seva conformitat a la proposta de reformulació del règim tributari de les autoritats portuàries efectuada per les autoritats competents del Regne d'Espanya, consistent en l'acceptació de la supressió de l'exempció com a mesura apropiada proposada per la Comissió, acompanyada de l'establiment de la nova deducció de la quota íntegra per inversions efectuades per les autoritats portuàries, respecte de la qual es considera que o bé no constitueix una ajuda d'Estat, o bé constitueix una ajuda d'Estat compatible amb el mercat interior. Per la seva banda, les autoritats competents del Regne d'Espanya, per mitjà d'una carta de 7 d'octubre de 2019, han acceptat les mesures apropiades proposades per la

Comissió Europea als efectes del que disposa l'article 22 del Reglament (UE) 2015/1589 del Consell, de 13 de juliol de 2015, pel qual s'estableixen normes detallades per a l'aplicació de l'article 108 del Tractat de funcionament de la Unió Europea, en els termes abans exposats, per la qual cosa s'ha de procedir a incorporar-les a l'ordenament jurídic amb caràcter urgent.

La reforma que es proposa a l'impost sobre societats exigeix, en concordança, la modificació de l'article 41 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, que es refereix al règim tributari de les autoritats portuàries.

La disposició final setena modifica la disposició transitòria cinquena del Reial decret 70/2019, de 15 de febrer, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres i altres normes reglamentàries en matèria de formació dels conductors dels vehicles de transport per carretera, de documents de control en relació amb els transports per carretera, de transport sanitari per carretera, de transport de mercaderies perilloses i del Comitè Nacional del Transport per Carretera, en matèria d'obtenció del certificat de competència professional per al transport per carretera, en el sentit que el que disposen els apartats 3, 5, 6, 7, 8, 9 i 10 de l'annex II del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, no és aplicable fins a l'1 de gener de 2022. Fins llavors, s'han de continuar aplicant en la realització dels exàmens per obtenir el certificat de competència professional per al transport per carretera les regles que contenen els articles 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 i l'annex B) de l'Ordre ministerial de 28 de maig de 1999.

D'altra banda, amb la finalitat d'homogeneïtzar la durada de les mesures socials i que la seva retirada no es produeixi de manera desordenada, a més d'evitar que els beneficiaris del bo social elèctric deixin de percebre els descomptes i beneficis que preveu la normativa, la disposició final vuitena introdueix determinades modificacions en el Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19. En concret, es prorroga fins al 30 de setembre la vigència del bo social i s'estén fins al 29 de setembre la possibilitat de sol·licitar la moratòria en el pagament del préstec amb garantia hipotecària, el termini de la qual ara finalitza el 5 d'agost.

Amb la disposició final novena, en relació amb la protecció de les persones arrendatàries d'habitatge en situació de vulnerabilitat, es reforcen i s'estenen en el temps les mesures que preveu el Reial decret llei 11/2020, de 31 de març, pel qual s'adopten mesures urgents complementàries en l'àmbit social i econòmic per fer front a la COVID-19, que anaven a finalitzar en un termini breu. D'aquesta manera, s'estén fins al 30 de setembre la possibilitat de sol·licitar la moratòria o condonació parcial de la renda, quan l'arrendador sigui un gran tenidor o una entitat pública, en els termes que estableix el Reial decret llei esmentat, i s'amplien fins a aquesta mateixa data els contractes d'arrendament d'habitatge que es poden acollir a la pròrroga extraordinària de sis mesos, en els mateixos termes i condicions del contracte en vigor.

Igualment, a fi d'evitar la successió d'impagaments de crèdits o préstecs sense garantia hipotecària per part de les persones que estiguin en situació de vulnerabilitat econòmica, s'estén fins al 29 de setembre la possibilitat de sol·licitar la moratòria, en els termes que estableix el Reial decret llei esmentat.

En relació amb la garantia de la continuïtat del subministrament energètic i d'aigua per a consumidors domèstics a l'habitatge habitual, s'estén el que preveu el Reial decret llei 11/2020, de 31 de març, pel qual s'adopten mesures urgents complementàries en l'àmbit social i econòmic per fer front a la COVID-19, que va finalitzar el passat 20 de juny de 2020. D'aquesta manera, la garantia de subministraments bàsics s'amplia fins al 30 de setembre. Igualment, per als consumidors domèstics acollits per aquesta mesura, el període de temps d'aquesta no computa als efectes dels terminis dels procediments de suspensió del subministrament iniciats amb anterioritat al període esmentat.

Mitjançant la disposició final desena es modifica l'apartat f) de l'article 159 del text refós de la Llei de propietat intel·lectual, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/1996, de 12 d'abril, a fi de permetre la presència de les editores musicals en els òrgans de govern de

l'entitat de gestió de drets de propietat intel·lectual, alhora que garanteix una gestió lliure d'influències dels usuaris i fixa un mecanisme de protecció davant de possibles conflictes d'interessos.

L'antic article 151.13 del text refós de la Llei de propietat intel·lectual establia, com a contingut mínim dels estatuts de les entitats de gestió de drets de propietat intel·lectual, «[l]es disposicions adequades per assegurar una gestió lliure d'influències dels usuaris del seu repertori i per evitar una injusta utilització preferencial de les seves obres i prestacions protegides». Aquest article va passar a ser l'article 159.ñ) del TRLPI amb el Reial decret llei 2/2018, de 13 d'abril, que, si bé no va modificar el contingut de la lletra ñ) (antic article 151.13), sí que va fer una nova redacció d'altres apartats que constitueixen el contingut mínim dels estatuts per incorporar-hi la Directiva 2014/26/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2014, i la Directiva (UE) 2017/1564 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de setembre de 2017.

Tanmateix, la Llei 2/2019, d'1 de març, va precisar aquesta obligació i, per tant, va modificar al seu torn l'article en qüestió, per exigir que els estatuts de les entitats de gestió han de «vetllar perquè els titulars de drets que pertanyin a empreses usuàries no ocupin llocs en els òrgans de govern i no participin en les preses de decisió en què hi pugui haver un conflicte d'interès».

Si bé el propòsit d'aquesta reforma era adequat, l'aplicació a algunes entitats de gestió de l'obligació introduïda a l'article 159.ñ) del TRLPI per la Llei 2/2019, d'1 de març, impedeix la presència de part dels seus membres en els òrgans de govern i representació, cosa que en alguns casos pot impedir la regeneració necessària en els òrgans de govern de l'entitat i dificultar la garantia d'una gestió de drets eficaç, transparent i competitiva en l'àmbit internacional, lliure al mateix temps de les influències dels usuaris. D'una banda, alguns membres de gran rellevància en determinades indústries culturals es veurien privats de l'exercici dels seus drets; uns drets que havien exercit fins a la reforma esmentada, i eren suficients les salvaguardes establertes en els estatuts de l'entitat per evitar els conflictes d'interessos. D'altra banda, la redacció actual de l'article 159.ñ) crea al mateix temps una anomalia en l'entorn europeu i internacional de les entitats de gestió de drets de propietat intel·lectual, que incapacita alguns dels nostres autors i editors per competir en el mercat digital de continguts en igualtat de condicions amb altres autors i editors musicals. Respecte a aquest últim punt, és important ressaltar l'estreta vinculació que hi ha entre les entitats de gestió en l'àmbit internacional. Les entitats espanyoles no tan sols representen a Espanya els drets dels seus membres, també representen els drets dels membres de les entitats de gestió estrangeres amb les quals tenen signats els corresponents contractes de representació recíproca.

Com a exemple es pot assenyalar que la presència dels editors musicals en els òrgans de govern de les entitats de gestió de música del nostre entorn és la regla general. És així a totes les societats de gestió d'aquests drets en l'àmbit de la Unió Europea, i destaquen els casos d'entitats de gestió tan rellevants en l'àmbit europeu com SACEM (França), SIAE (Itàlia), PRS (Regne Unit), GEMA (Alemanya), AKM (Àustria) o SPA (Portugal), totes pertanyents a la Confederació Internacional de Societats d'Autors i Compositors (CISAC). També és la regla general a la resta dels principals mercats de drets de propietat intel·lectual del món en l'àmbit musical, com els EUA, Corea, el Japó i Amèrica Llatina.

D'altra banda, la disposició final onzena modifica el Reial decret llei 5/2015, de 30 d'abril, de mesures urgents en relació amb la comercialització dels drets d'explotació de continguts audiovisuals de les competicions de futbol professional, amb la finalitat d'aclarir l'abast dels continguts audiovisuals l'explotació dels quals pot ser objecte de comercialització, després de la redacció que en va fer el Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació, per garantir la seguretat jurídica dels diferents agents intervinents.

La disposició final dotzena, per la qual es modifica el Reial decret llei 21/2020, de 9 de juny, de mesures urgents de prevenció, contenció i coordinació per fer front a la crisi sanitària ocasionada per la COVID-19, conté previsions dirigides a garantir l'eficàcia de les mesures que estableix per als centres de treball l'article 7 del text legal esmentat. Aquest

precepte estableix que, sense perjudici del compliment de la normativa de prevenció de riscos laborals i de la resta de la normativa laboral que sigui aplicable, els titulars de les empreses o, si s'escau, els directors de centres i entitats han d'adoptar una sèrie de mesures per a la protecció de les persones treballadores i la prevenció del contagi en els centres de treball.

Fins i tot tractant-se de mesures de salut pública, la seva eficàcia i la garantia del seu compliment aconsellen habilitar els funcionaris de la Inspecció de Treball i Seguretat Social, així com els funcionaris de les administracions de les comunitats autònomes als quals es refereix l'article 9.2 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, per a la vigilància del seu compliment, la qual cosa permet donar un tractament integral i optimitzar els recursos públics. Així doncs, s'inclou en l'àmbit de l'habilitació la facultat de vigilar el compliment de les obligacions exigibles en matèria d'higiene en els centres de treball, de protecció personal de les persones treballadores i d'adaptació de les condicions de treball, l'organització dels torns o l'ordenació dels llocs de treball i l'ús de les zones comunes.

Alhora, s'estableix un tipus infractor específic i autònom que conté la conducta empresarial consistent a incomplir les obligacions que preveu l'article 7.1 a), b), c) i d) del Reial decret llei 21/2020, de 9 de juny, que es qualifica d'infracció greu, i es remet, quant a la graduació i a les quanties de les sancions a imposar, a les previstes per a les infraccions greus de prevenció de riscos laborals.

En aquests casos la instrucció i la resolució del procediment sancionador corresponen a les autoritats laborals autonòmiques de conformitat amb el text refós de la Llei sobre infraccions i sancions en l'ordre social, aprovat pel Reial decret legislatiu 5/2000, de 4 d'agost, i el Reglament general sobre procediments per a la imposició de sancions per infraccions d'ordre social i per als expedients liquidadors de quotes de la Seguretat Social, aprovat pel Reial decret 928/1998, de 14 de maig.

La vigència d'aquesta habilitació extraordinària està vinculada a la que preveu l'article 2.3 del Reial decret llei 21/2020, de 9 de juny, per a les mesures que estableix l'article 7.1 del mateix text.

La disposició final tretzena conté els títols competencials que emparen l'Estat per dictar el present Reial decret llei.

La disposició final catorzena introdueix una salvaguarda del rang de certes disposicions de rang inferior modificades per aquest Reial decret llei.

La disposició final quinzena introdueix una habilitació per al seu desplegament reglamentari, a favor del Govern i del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, en l'àmbit de les seves competències respectives.

Finalment, la disposició final setzena determina el moment d'entrada en vigor del Reial decret llei, que té lloc l'endemà de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

III

L'article 86 de la Constitució espanyola permet al Govern dictar decrets llei «en cas de necessitat urgent i extraordinària», sempre que no afectin l'ordenament de les institucions bàsiques de l'Estat, els drets, els deures i les llibertats dels ciutadans que regula el títol I de la Constitució, el règim de les comunitats autònomes ni el dret electoral general.

En relació amb el primer aspecte, això és, la concurrència del pressupòsit habilitador de «necessitat extraordinària i urgent», l'ús d'aquest instrument normatiu amb rang de llei està condicionat a l'existència de circumstàncies concretes que «per raons difícils de preveure, [es] requereix una acció normativa immediata en un termini més breu que el requerit per la via normal o pel procediment d'urgència per a la tramitació parlamentària de lleis» (STC 6/1983, de 4 de febrer).

El Tribunal Constitucional ha declarat que aquesta situació de necessitat extraordinària i urgent es pot deduir «d'una pluralitat d'elements», entre aquests, «els que queden reflectits en l'exposició de motius de la norma.» (STC 6/1983, de 4 de febrer).

Per la seva banda, entre la situació de necessitat extraordinària i urgent que habilita l'ús del reial decret llei i les mesures que s'hi contenen hi ha d'haver una «relació directa o de congruència».

Per tant, respecte de la concurrència del pressupòsit de la necessitat extraordinària i urgent, la doctrina del Tribunal Constitucional exigeix, d'una banda, «la presentació explícita i raonada dels motius que ha tingut en compte el Govern per a la seva aprovació», és a dir, el que s'ha denominat la situació d'urgència; i, de l'altra, «l'existència d'una connexió necessària entre la situació d'urgència definida i la mesura concreta adoptada per subvenir-hi.» (STC 61/2018, de 7 de juny, FJ 4).

Així, com assenyala el Tribunal Constitucional, el reial decret llei constitueix un instrument constitucionalment lícit, sempre que, tal com reiteradament ha exigint el nostre Tribunal Constitucional, la finalitat que justifica la legislació d'urgència sigui subvenir a una situació concreta, dins dels objectius governamentals, que per raons difícils de preveure requereix una acció normativa immediata en un termini més breu que el requerit per la via normal o pel procediment d'urgència per a la tramitació parlamentària de les lleis, més quan la determinació d'aquest procediment no depèn del Govern (STC 6/1983, de 4 de febrer, F 5; 11/2002, de 17 de gener, F 4; 137/2003, de 3 de juliol, F 3; 368/2007, FJ 10; 31/2011, de 17 de març, FJ 4; 137/2011, de 14 de setembre, FJ 6, i 100/2002, de 8 de maig, FJ 8).

I tot això concorre en el present cas, les circumstàncies que justifiquen el contingut de les disposicions que inclou el present Reial decret llei són la crisi sanitària derivada per la ràpida propagació de la COVID-19 i els seus efectes econòmics i socials desfavorables que han posat de manifest i han augmentat la necessitat que poders públics adoptin immediatament mesures que minimitzin i mitiguin un greu impacte negatiu en els sectors del transport i de l'habitatge.

En aquest sentit, i en relació amb les mesures que inclou el capítol II en l'àmbit del sector del transport aeri, concorren en el present cas les circumstàncies d'extraordinària i urgent, atesa la necessitat peremptòria d'incorporar a l'ordenament intern les directrius EASA/ECDC amb l'objecte d'establir mesures proporcionades i eficaces que previnguin la propagació de la COVID-19 en el transport aeri, davant la recuperació gradual de la normalitat, alhora que es coadjuva a la recuperació de l'activitat turística, essencial per al restabliment de l'activitat econòmica del país.

Les mesures proposades pretenen, tal com s'ha assenyalat, implementar les directrius EASA/ECDC perquè gestors aeroportuaris i companyies aèries posin en marxa les mesures de gestió dels passatgers i el personal d'aviació civil davant la pandèmia COVID-19, per minimitzar els riscos de contagi tant a les instal·lacions aeroportuàries com durant les diferents etapes del viatge, en particular davant del restabliment del transport aeri intracomunitari i internacional, alhora que ofereixen seguretat als passatgers i coadjuven a la recuperació d'una activitat econòmica essencial com és el turisme.

Respecte de les mesures que preveu el capítol III en el sector del transport marítim, l'adopció de mesures de caràcter econòmic mitjançant un reial decret llei ha estat avalada pel Tribunal Constitucional sempre que concorri una motivació explícita i raonada de la necessitat –entenenent per tal que la conjuntura econòmica exigeix una resposta ràpida– i la urgència –assumint com a tal que la dilació en el temps de l'adopció de la mesura de què es tracta mitjançant una tramitació pel curs normatiu ordinari podria generar algun perjudici.

No hi ha dubte que la situació que afronta el nostre país com a conseqüència de la declaració d'emergència de salut pública d'importància internacional, la declaració de l'estat d'alarma, i les conseqüències que això ha tingut en l'economia nacional, que van motivar la concurrència de motius de necessitat extraordinària i urgent per adoptar les mesures que conté el Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació, es mantenen actualment. En l'actual escenari de contenció dels efectes econòmics negatius de la COVID-19 és urgent i necessari assegurar l'operativitat dels ports d'interès general, a la vegada que s'adopten mesures de contingut econòmic per afrontar-ne les conseqüències. Aquest és el cas dels trànsits regulars de passatge o càrrega rodada que uneixen el territori peninsular espanyol

amb les comunitats autònomes de les Illes Balears i Canàries i les ciutats de Ceuta i Melilla, que s'han vist afectats per les mesures de contenció que s'han adoptat en l'àmbit del transport marítim per la crisi de la COVID-19, de manera que és urgent l'adopció de mesures econòmiques que disminueixin l'impacte econòmic que han patit les navilieres.

Es requereix, així mateix, l'autorització amb caràcter urgent de l'increment de la capacitat d'endeutament de l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora que preveu el capítol IV a fi de poder fer front a les seves obligacions en un context en què la gestió de la crisi ocasionada per la COVID-19 ha restringit de manera molt significativa la mobilitat dels ciutadans, cosa que ha limitat l'obtenció d'ingressos per part del Grup RENFE-Operadora. Així mateix, durant aquest període s'han establert la prestació d'uns serveis mínims, en el cas dels serveis declarats obligació de servei públic, com són Rodalies i Mitjana Distància, i un percentatge mínim de reducció en els serveis comercials, Alta Velocitat i Llarga Distància, la qual cosa ha suposat que els costos variables derivats de la prestació dels serveis no s'hagin reduït en la mateixa proporció que els ingressos. D'aquesta manera, per fer front a les seves obligacions havent reduït els ingressos comercials, el Grup RENFE-Operadora s'ha d'endeutar més del que estava previst pressupostàriament.

La situació de tresoreria en què està la societat SEITT no li permet fer front als pagaments en aquest exercici derivats de l'execució de les obres en marxa pel Conveni subscrit en matèria de ferrocarrils, segons les previsions actuals de pagament.

En el projecte de pressupostos de l'any 2020 es va incloure per a l'aplicació 17.20.451N.852 la dotació suficient per atendre els 140.696.260 previstos per a aquest any en el Conveni. Però atès que finalment la tramitació del projecte de llei esmentat no s'efectuarà, han quedat sense cobertura pressupostària les aportacions previstes per al Conveni a l'Acord del Consell de Ministres aprovat el 20 de desembre de 2019, atès que es manté la situació de pròrroga del PGE-2018.

D'acord amb el que preveu l'article 55 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, es necessita una norma amb rang de llei per a l'aprovació d'un crèdit extraordinari que permeti atendre les necessitats de pagament.

La situació de crisi generada per la COVID-19 no ha permès la tramitació i l'aprovació de la Llei de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2020, on estava prevista la inclusió a l'aplicació 17.20.451N.852 de la dotació prevista a l'Acord del Consell de Ministres de 20 de desembre de 2019 per dotar el Conveni.

La no dotació dels crèdits necessaris pot suposar que s'hagi de suspendre l'activitat en determinades obres amb el consegüent efecte en l'economia, i que s'agreugin encara més els produïts per la crisi de la COVID-19, per la qual cosa es donen les condicions d'urgència i necessitat extraordinària necessàries. Per això és necessari dotar almenys d'una part de la quantitat prevista per a l'any 2020.

Quant al capítol V, es considera de necessitat extraordinària i urgent l'aprovació de les mesures que conté la secció 1a si tenim en compte la incidència de la COVID-19 en les empreses del sector del transport per carretera, tant de mercaderies com de passatgers d'autobús, que s'han vist molt afectats, i en molts casos ho seguiran estant durant els propers mesos. Un dels principals problemes que afronten i que està danyant la seva liquiditat mes a mes, i que fa que molts dels autònoms i les empreses tinguin dificultats per fer front a les seves obligacions i, per tant, per garantir la seva supervivència, és el pagament de les quotes de vehicles utilitzats, que han d'efectuar de manera periòdica independentment del volum d'ingressos que obtinguin. En tots dos casos, estem parlant d'activitats que tenen una gran importància en l'economia i l'ocupació tant directa com indirecta, com a eina fonamental per al turisme, en el cas discrecional amb autobus, i com a mitjà per al proveïment dels consumidors finals i dels diferents sectors industrials, en el cas del transport de mercaderies.

Respecte a l'article 24 de la secció 2a de l'esmentat capítol V, reequilibri econòmic dels contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general, la necessitat urgent i extraordinària està determinada per l'impacte de la crisi sanitària de la COVID-19 en el sector de serveis de transport de viatgers per carretera. La

dràstica reducció de la demanda durant l'estat d'alarma, d'entre el 90% i el 100%, ha generat greus problemes de liquiditat a les empreses, i ha posat en risc la viabilitat dels serveis en un sector intensiu en recursos humans i capital. Aquests problemes de liquiditat es traslladen a la solvència empresarial, una vegada que les mesures relacionades amb la injecció de liquiditat o la reducció de costos variables desapareixen. A més, les mesures adoptades per l'Administració sanitària han provocat l'increment de costos associats a la protecció dels treballadors i dels usuaris, mitjançant la utilització d'equips de protecció individual, instal·lació d'elements de protecció, desinfecció i neteja addicional de vehicles, i limitacions a l'ocupació.

És necessari preservar l'activitat dels operadors d'aquest tipus de mobilitat perquè, una vegada superada la crisi i aixecades les restriccions a la mobilitat, les empreses tinguin la capacitat per garantir la prestació de serveis i preservar el sistema de transport públic al nostre país, i ofereixin els nivells necessaris per atendre la demanda de mobilitat de les persones, com a condició bàsica de la seva qualitat de vida i per a les seves necessitats quotidianes, així com per accedir als serveis públics bàsics i a altres de caràcter essencial.

Pel que fa a les condicions de reequilibri econòmic de determinades concessions d'obres que preveu l'article 25, la necessitat extraordinària i urgent es justifica en el fet de garantir la viabilitat de les concessions només en els casos la continuïtat dels quals estigui en perill com a conseqüència de la situació de crisi sanitària plantejada per la COVID-19 i les mesures adoptades per l'Estat per combatre-la durant l'estat d'alarma. En aquest tipus de concessions la crisi esmentada i les mesures adoptades han produït un efecte comú que justifica una resposta legal unitària: en totes la limitació a la circulació de persones ha reduït el trànsit de vehicles, del qual, en més o menys mesura, depenen els ingressos d'aquestes concessions, i en algunes s'ha limitat la prestació de certs serveis com la restauració, i d'altres. Ara bé, és procedent tenir en compte la llarga durada d'aquests contractes i l'assumpció del risc pel concessionari, i valorar si aquesta reducció temporal del trànsit impossibilita executar aquests contractes. Per tant, es fa necessari adoptar una resposta normativa immediata en un termini més breu que el requerit per la via normal o pel procediment d'urgència per a la tramitació parlamentària de les lleis, i tenint en compte que l'aplicació de les previsions contractuals no permet la resposta adequada a la situació excepcional derivada de la COVID-19.

Respecte a les mesures que inclouen els articles 26 a 29, les empreses de transport per carretera, tant de mercaderies com especialment de viatgers, han patit una notable reducció de l'activitat com a conseqüència de la declaració de l'estat d'alarma, així com de la crisi generada per la COVID-19. En aquest context, és necessari adoptar mesures urgents i excepcionals de simplificació de càrregues administratives, com l'ampliació del període del visat de les seves autoritzacions, l'ampliació del termini per rehabilitar les autoritzacions invalidades per incompliment dels requisits del visat, així com aportar seguretat jurídica sobre el començament del nou sistema d'exàmens per a l'obtenció del certificat de competència professional, amb la finalitat d'alleujar les dificultats de la seva operativa empresarial.

Respecte de les mesures incloses en el capítol VI, la necessitat de regulació urgent de les especialitats del dret de superfície o concessió demanial per a la promoció del lloguer assequible o social mitjançant la col·laboració entre les administracions públiques i la iniciativa privada, respon a circumstàncies reals, actuals i de difícil previsió, que són subsumibles en la «necessitat extraordinària i urgent». S'aprecia igualment la idoneïtat i adequació entre la situació que en motiva l'adopció, la crisi econòmica derivada de la pandèmia de COVID-19 i la necessitat creixent d'incrementar el parc d'habitatges destinats al lloguer assequible o social per respondre a la necessitat d'amplis grups de població que estan en situació de vulnerabilitat, i les mesures articulades per combatre-la i revertir-la (regulació específica tant dels instruments de col·laboració interadministrativa com de les fórmules de cooperació públicoprivada a través de les quals s'ha d'incrementar el parc d'habitatges destinats a aquest tipus d'arrendament).

Igualment, la situació i les necessitats que motiven les mesures relatives a la disposició de romanents de fons transferits per l'Estat a les comunitats autònomes i les ciutats de Ceuta i Melilla per a l'execució del Pla estatal d'habitatge 2018-2021, així com el manteniment de la condició de convinguts dels préstecs concedits a l'empara dels successius plans estatals d'habitatge, encara que s'acullin a les moratòries regulades per la pandèmia de la COVID-19, emparen l'ús d'aquest instrument normatiu.

És subsumible en la «necessitat extraordinària i urgent» la necessitat d'optimització immediata dels recursos per atendre transitòriament no tan sols els arrendaments d'habitatge habitual que han esdevingut vulnerables o han incrementat la seva vulnerabilitat a conseqüència de la crisi econòmica i social de la pandèmia de la COVID-19, sinó també per atendre determinades actuacions en matèria d'habitatge urgents i necessàries que no es poden relegar a conseqüència d'aquesta i determinats col·lectius: dones víctimes de violència de gènere, persones objecte de desnonament del seu habitatge habitual, persones sense sostre i altres col·lectius vulnerables, tots amb una vulnerabilitat augmentada, sens dubte a conseqüència de la pandèmia.

Per la seva banda, el manteniment de la condició de convinguts als préstecs indicats atén a la necessitat extraordinària i urgent d'evitar que les moratòries que per raó de la COVID-19 s'hagin concedit en aquests préstecs esdevinguin perjudicials per als prestataris, tot això amb la finalitat de donar una solució transitòria que faciliti el pagament de les quotes d'aquests préstecs als qui tenen dificultats per afrontar-les a conseqüència de l'impacte econòmic i social de la pandèmia de la COVID-19, i ajudar així els prestataris que ara ho necessiten.

La necessitat extraordinària i urgent de la modificació de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, recollida a la disposició final primera, queda justificada per la necessitat d'adequar la definició d'aeronau no tripulada a la que preveu la normativa de la Unió Europea, amb l'objecte de permetre l'aplicació del Reglament d'execució (UE) 2019/947 de la Comissió, i l'adopció de les disposicions nacionals per a la seva aplicació íntegra, de manera que no es limiti el desenvolupament del sector davant de l'entorn europeu per un retard en la seva aplicació, en particular en un context de necessària reactivació econòmica després de l'impacte de l'emergència sanitària per la COVID-19.

La disposició final segona és fonamental per no llastar ENAIRE encara més a les vicissituds del sector. El manteniment de la condició de mitjà propi, tenint en compte que no compleix tots els requisits que han de correspondre a un mitjà propi, de conformitat amb l'article 32 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, implica una important limitació operativa a aquesta atès que, d'una banda, no pot rebre encàrrecs però, alhora, tampoc pot participar en els procediments per a l'adjudicació de contractes convocats per l'Administració General de l'Estat i els poders adjudicadors que en depenen dels quals sigui mitjà propi, fet que la situa en un desavantatge respecte d'altres entitats públiques prestadores de serveis de navegació aèria d'altres estats.

La necessitat extraordinària i urgent de la modificació que introdueix la disposició final tercera a l'apartat TAE.ORO.COE.110 del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques, queda justificada per la necessitat de dotar les activitats de lluita contra incendis i recerca i salvament d'un instrument que els permeti la resposta ràpida que exigeix l'atenció d'aquestes emergències, en substituir l'autorització per a l'arrendament d'aeronaus entre titulars d'un certificat d'operador especial (COE) i la cessió d'arrendament amb tripulació per una mera comunicació a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, cosa que és especialment rellevant per atendre la campanya estival de lluita contra incendis.

Amb l'adopció d'aquesta mesura, del centenar d'operacions d'arrendament que es fan anualment en el sector de lluita contra incendis, en pràcticament la meitat n'hi haurà prou amb la comunicació a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, de manera que s'agilitzin notablement aquestes operacions i es permeti la disponibilitat de mitjans per atendre les emergències.

A més, la mesura habilita un instrument perquè les administracions públiques responsables d'atendre aquestes emergències donin resposta a les situacions imprevistes que puguin sorgir en l'acompliment de l'activitat quan per a això requereixin més dotacions que les disponibles inicialment, en particular en les èpoques de més risc, com és el cas, tal com s'ha indicat, de les campanyes estivals de lluita contra incendis.

Així mateix, en l'àmbit marítim, la pandèmia de la COVID 19 ha suposat per a l'Administració marítima i per al sector una paralització de les inspeccions que obligatòriament s'han d'efectuar d'acord amb els nostres compromisos internacionals, que ara comportarà una situació de bloqueig sense l'ajuda de les organitzacions reconegudes i autoritzades per actuar d'acord amb la normativa de la Unió Europea i l'espanyola. Aquesta situació pot perjudicar greument els vaixells espanyols al seu pas per ports d'altres estats quan els requereixin disposar dels seus certificats, si aquests no s'han emès a temps a causa d'aquesta paralització.

Per això, és indispensable disposar d'un sistema d'inspecció de vaixells que permeti, al mateix temps, garantir la seguretat de la navegació, el compliment per part d'Espanya dels convenis internacionals en aquestes matèries i la prevenció de la contaminació marina en els termes que deriven de la modificació introduïda a la disposició final sisena. Seguir el procediment legislatiu ordinari suposa mantenir un sistema poc eficient en relació amb el que ja segueixen els països del nostre entorn i amb un cost notable per als naviliers espanyols.

La necessitat extraordinària i urgent de la disposició final setena queda justificada en la impossibilitat del compliment del termini que preveu la disposició transitòria del Reial decret 70/2019, de 15 de febrer, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres i altres normes reglamentàries en matèria de formació dels conductors dels vehicles de transport per carretera, de transport de mercaderies perilloses i del Comitè Nacional de Transport per Carretera.

Efectivament, d'acord amb l'esmentada disposició transitòria cinquena, el nou sistema de realització dels exàmens de competència professional que regula l'annex II del Reglament de la Llei d'ordenació del transport terrestre hauria de començar a funcionar l'1 de juliol de 2020, data de compliment impossible per a totes les administracions implicades, per la qual cosa és necessari posposar l'entrada en vigor del nou esquema d'exàmens a l'1 de gener de 2020.

Aquest ajornament de l'entrada en vigor s'inclouïa en una norma reglamentària la tramitació de la qual s'ha vist endarrerida com a conseqüència de la situació ocasionada per la COVID-19, fet pel qual no és possible aprovar-la abans de l'1 de juliol de 2020, la qual cosa fa necessària una modificació urgent del termini esmentat, que aporti seguretat jurídica als aspirants i les empreses afectades.

Igualment, la greu situació en l'àmbit econòmic i social que estan afrontant les llars a Espanya, i les conseqüències especials que això pot tenir, d'una manera particular, sobre els qui resideixen en un habitatge de lloguer, justifiquen la necessitat extraordinària i urgent d'adoptar les mesures que inclouen les disposicions finals vuitena i novena mitjançant determinades modificacions del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19, i del Reial decret llei 11/2020, de 30 de març, pel qual s'adopten mesures urgents complementàries en l'àmbit social i econòmic per fer front a la COVID-19, tenint en compte l'impacte de la crisi sanitària i de les mesures adoptades en el context de l'estat d'alarma recentment conclòs, i amb l'objectiu de dur a terme una transició efectiva a una nova normalitat, que salvaguardi la protecció de les llars més vulnerables.

La necessitat extraordinària i urgent de modificar el text refós de la Llei de propietat intel·lectual mitjançant la disposició final desena es justifica en l'exigència d'assegurar la competitivitat i l'homologació internacional del sistema de gestió col·lectiva espanyola.

Espanya és una potència cultural, l'elevada demanda de continguts culturals creats al nostre país exigeix maximitzar el potencial de desenvolupament de les indústries culturals i col·lectives del nostre país. Per a això, és necessari disposar d'un sistema de gestió col·lectiva de drets de propietat intel·lectual capaç de competir en el mercat únic europeu

digital de continguts i de dotar els autors espanyols i els altres titulars de drets d'eines amb les quals puguin difondre els seus repertoris creatius en igualtat de condicions que la resta dels estats membres de la Unió Europea.

El dinamisme de les indústries culturals i creatives espanyoles, les quals aporten més d'un 3% al PIB nacional, sumat al potencial de l'espanyol com a segona llengua materna al món, amb més de 580 milions de parlants, i tercer idioma a Internet, col·loquen el sector cultural espanyol en una posició estratègica per ajudar a la recuperació econòmica d'Espanya després de la crisi de la COVID-19, reforçant el mercat nacional i intensificant la seva presència en els mercats internacionals, en particular aquells en què l'idioma espanyol està present.

La situació provocada per l'impacte econòmic i social de la COVID-19 i el seu impacte en les indústries creatives i culturals, així com en la situació econòmica dels titulars de drets de propietat intel·lectual, ha augmentat la urgència de fer front a les deficiències constatades que perjudiquen els autors i els titulars de drets del nostre país. Per això, es considera d'una necessitat extraordinària i urgent fer front a aquesta situació, que obliga a no demorar més l'adopció d'aquestes mesures per tal que contribueixin de manera definitiva a relançar les indústries culturals i creatives del nostre país i, amb aquestes, una part essencial de l'economia espanyola, mitjançant una modificació normativa que serveixi per garantir una representació equitativa dels diferents titulars de drets de les entitats de gestió, i evitar els conflictes d'interessos que puguin sorgir en el cas d'editorials participades en tot o en part per empreses usuàries del repertori de les entitats de gestió, i ajudar els nostres autors i empreses culturals a assolir una posició competitiva en el mercat únic digital de continguts.

La urgència de la modificació del Reial decret llei 5/2015, de 30 d'abril, de mesures urgents en relació amb la comercialització dels drets d'explotació de continguts audiovisuals de les competicions de futbol professional, efectuada mitjançant la disposició final onzena, es fonamenta en la necessitat d'aclarir l'abast dels continguts audiovisuals a comercialitzar, després de la modificació que va introduir en el seu article 1 el Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació. És necessari garantir de manera immediata la seguretat jurídica d'operadors, clubs i altres intervinents en la comercialització dels continguts, de manera que en puguin conèixer l'abast en les seves relacions comercials.

La pandèmia provocada per la COVID-19 va paraitzar tota l'activitat esportiva professional i no professional, i va reduir les vies de finançament de les federacions esportives, els campionats i els esportistes exclusivament a les subvencions estatals. En aquest context, el futbol, com a gran motor econòmic de l'esport espanyol, és clau per la seva capacitat de tracció respecte a la resta del sector a Espanya en l'etapa de reconstrucció que s'ha d'emprendre amb caràcter immediat. Aquestes circumstàncies van motivar la modificació del Reial decret llei 5/2015, de 30 d'abril, pel Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, tal com indica el seu preàmbul. Ara escau concretar simplement l'abast dels continguts audiovisuals l'explotació dels quals pot ser objecte de comercialització, d'acord amb la normativa esmentada.

El caràcter extraordinari i urgent de la disposició final dotzena es dona per la necessitat d'assegurar l'efectivitat de les obligacions que estableix l'article 7 del Reial decret llei 21/2020, de 9 de juny, de mesures urgents de prevenció, contenció i coordinació per fer front a la crisi sanitària ocasionada per la COVID-19, per prevenir els riscos de transmissió en els centres de treball, llocs de possibles rebrots.

Els centres de treball constitueixen espais propensos a la propagació del virus, com demostra el fet que una part important dels rebrots de contagi donats fins ara, tant a Espanya com en altres països de la Unió Europea, s'hagi produït en els centres de treball.

L'habilitació de la Inspecció de Treball i Seguretat Social en la vigilància del compliment de les normes de salut pública suposa un reforç important en la tasca de prevenció dels contagis en els centres de treball mitjançant una acció inspectora adequada a les necessitats d'una resposta àgil per controlar la pandèmia i un marc jurídic inequívoc en la

resposta als possibles incompliments constatats. A més, s'insereix en origen i essència de la Inspecció de Treball, que és el de la protecció dels drets dels treballadors.

Es tracta, per tant, d'una habilitació extraordinària motivada per l'extraordinària situació actual de la pandèmia, i limitada en el temps.

D'acord amb el que s'ha exposat, en les mesures que s'adopten en aquest Reial decret llei concorren les circumstàncies de «necessitat extraordinària i urgent» que exigeix l'article 86 de la Constitució espanyola com a pressupòsits habilitadors per recórrer a l'instrument jurídic del reial decret llei, considerant, d'altra banda, que els objectius que es pretenen assolir amb aquest no es poden aconseguir a través de la tramitació d'una llei pel procediment d'urgència.

Pel que fa al segon aspecte, tal com assenyala l'esmentat article 86.1 de la nostra Constitució espanyola, els reials decrets llei «no poden afectar l'ordenament de les institucions bàsiques de l'Estat, els drets, els deures i les llibertats dels ciutadans que regula el títol I, el règim de les comunitats autònomes ni el dret electoral general». Cap de les mesures d'aquest Reial decret llei afecta aquestes matèries.

En aquest sentit, i en relació amb la prohibició d'afectació als drets, els deures i les llibertats dels ciutadans que regula el títol I de la Constitució espanyola, s'ha de tenir en compte la doctrina constitucional consolidada que resumeix la STC 139/2016, de 31 de juliol (FJ 6): «1r) (...) aquest Tribunal ha rebutjat una interpretació extensiva del límit esmentat que suposaria el buidatge de la figura del decret llei, i el faria «inservible per regular amb més o menys incidència qualsevol aspecte concernent a les matèries incloses en el títol I de la Constitució»; 2n) La clàusula restrictiva s'ha d'entendre de manera que no es redueixi al no-res la figura del decret llei, de manera que el que es prohibeix constitucionalment és que es reguli un règim general d'aquests drets, deures i llibertats o que vagi en contra del contingut o els elements essencials d'alguns d'aquests drets (STC 111/1983, de 2 de desembre, FJ 8, confirmada per altres de posteriors); 3r) El Tribunal no s'ha de fixar únicament en la manera com es manifesta el principi de reserva de llei en una determinada matèria, sinó més aviat ha d'examinar si hi ha hagut «afectació» pel decret llei d'un dret, deure o llibertat regulat en el títol I CE, la qual cosa exigeix tenir en compte la configuració constitucional del dret, el deure o la llibertat afectat en cada cas i fins i tot la seva ubicació sistemàtica en el text constitucional i la naturalesa i l'abast de la regulació concreta de què es tracti (...)».

A més, les previsions d'aquesta proposta articulades al voltant del primer dels eixos esmentats inicialment, això és, les dirigides a protegir la salut dels treballadors i els viatgers, responen al manament constitucional dirigit als poders públics per l'article 43.2 de la Constitució espanyola, no regulen el règim general dels drets que conté el títol I, i es consideren proporcionades al bé públic que s'intenta protegir. En aquest sentit, el Tribunal Constitucional s'ha pronunciat sobre l'efectivitat del dret a la protecció de la salut que preveu l'article 43 de la Constitució espanyola, atès que en la seva condició de principi rector dirigit a orientar i determinar l'actuació de tots els poders públics, estatals i autonòmics, obliga «a dur a terme l'acció normativa que sigui necessària per assegurar el compliment d'aquests manaments constitucionals» (STC 113/1989, de 22 de juny, FJ 3), és a dir, a establir les normes necessàries per garantir l'organització i la tutela de la salut pública a través dels mitjans necessaris.

Pel que fa a les mesures tributàries que conté aquest Reial decret llei, no vulneren l'article 31 de la Constitució ja que, com assenyala la STC 100/2012 (FJ 9), no alteren «de manera rellevant la pressió fiscal que han de suportar els contribuents i, per consegüent, no ha provocat un canvi substancial de la posició dels ciutadans en el conjunt del sistema tributari, de manera que no ha afectat l'essència del deure constitucional de contribuir al sosteniment de les despeses públiques que enuncia l'article 31.1 CE.» (STC 137/2003, de 3 de juliol, FJ 7; i 108/2004, de 30 de juny, FJ 8).

D'altra banda, la STC 3/1988 (relativa al Reial decret llei 3/1979, de 26 de gener, sobre protecció de la seguretat ciutadana, FJ 6) considera que l'establiment d'infraccions o sancions administratives per decret llei no afecta l'article 25 de la Constitució. Les normes

sancionadores que inclou aquest Reial decret llei són necessàries per assegurar el compliment de les previsions que s'hi contenen.

En vista del que s'ha indicat, s'ha d'assenyalar que aquest Reial decret llei no afecta les matèries vedades a aquest instrument normatiu, això és, «l'ordenament de les institucions bàsiques de l'Estat, els drets, els deures i les llibertats dels ciutadans que regula el títol primer, el règim de les comunitats autònomes ni el dret electoral general».

IV

Aquest Reial decret llei s'ajusta als principis de bona regulació, de conformitat amb el que disposa l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, atès que respon als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

D'acord amb els principis de necessitat i eficàcia, la iniciativa es fonamenta en l'interès general que suposa atendre les circumstàncies derivades de la situació de crisi sanitària ocasionada per la COVID-19 i que tenen com a finalitat última la protecció de la salut de la població, així com donar resposta a la necessitat de minimitzar els efectes desfavorables de caràcter socioeconòmic en els sectors del transport i l'habitatge, i garantir el restabliment i la recuperació de l'activitat econòmica, i és aquest el moment d'adoptar mesures addicionals per subvenir a aquestes necessitats que no s'han pogut cobrir amb els instruments aprovats fins avui, i aquest Reial decret llei constitueix l'instrument més adequat per garantir-ne la consecució.

La norma és concorde al principi de proporcionalitat, atès que conté la regulació imprescindible per aconseguir els objectius prèviament desenvolupats, ja que les mesures que ara es regulen són complementàries a les que s'han anat adoptant, tenen en compte les singularitats i especificitats del sector al qual s'aplica cadascuna de garantir, així com l'evolució i els efectes que ha tingut en cadascun d'aquests la crisi ocasionada per la COVID-19.

Igualment, s'ajusta al principi de seguretat jurídica, per tal com és coherent amb el dret de la Unió Europea i la resta de l'ordenament jurídic, i segueix els principis rectors de la política social i econòmica.

Així mateix, compleix el principi de transparència, ja que identifica clarament el seu propòsit i s'ofereix una explicació, sense que s'hagin dut a terme els tràmits de participació pública que estableix l'article 26 de la Llei 50/1997, del Govern, a l'empara de l'excepció que, per als reials decrets llei, regula l'apartat 11 del precepte esmentat.

Finalment, en relació amb el principi d'eficiència, aquest Reial decret llei no imposa cap càrrega administrativa addicional a les que ja hi havia amb anterioritat. Al contrari, amb caràcter general totes les mesures, i en particular el conjunt de les que s'articulen al voltant del tercer eix que fonamenta aquest Reial decret llei, redueixen les càrregues administratives, simplifiquen i acceleren determinats procediments administratius, vetllen per la seguretat jurídica i tenen en compte la capacitat administrativa de les institucions per donar una resposta immediata en l'agilitació dels tràmits preceptius per a l'exercici de les activitats.

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara del que disposen l'article 149.1.13a, 16a i 20a, que atribueixen a l'Estat la competència exclusiva en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica; sanitat exterior, bases i coordinació general de la sanitat; marina mercant i abanderament de vaixells, ports d'interès general, aeroports d'interès general, control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri.

A més, el capítol III, els articles 32 i 33, la disposició addicional tercera, així com les disposicions finals quarta i sisena es dicten a l'empara de les competències exclusives que corresponen a l'Estat en matèria d'hisenda general, de conformitat amb el que disposa l'article 149.1.14a de la Constitució espanyola.

Per la seva banda, els articles 18 a 23, l'article 30 i les disposicions finals vuitena i novena s'emparen addicionalment en les competències exclusives que corresponen a l'Estat en matèria de legislació mercantil, processal i civil, de conformitat amb l'article 149.1.6a i 8a de la Constitució espanyola.

Els articles 24 i 25, que afecten únicament els contractes de concessió de competència estatal, es dicten a l'empara de l'article 149.1.18a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives.

Els articles 26 a 29 i la disposició final setena es dicten a l'empara de l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma, així com trànsit i circulació de vehicles de motor.

La disposició final desena es dicta a l'empara de l'article 149.1.9a de la Constitució espanyola, que estableix la competència exclusiva de l'Estat en matèria de legislació sobre propietat intel·lectual i industrial.

La disposició final onzena es dicta a l'empara de les competències de l'article 149.1.13a i 27a de la Constitució espanyola, que reserven a l'Estat la competència exclusiva sobre les bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i sobre les normes bàsiques del règim de premsa, ràdio i televisió i, en general, de tots els mitjans de comunicació social, sense perjudici de les facultats que en el seu desplegament i execució corresponguin a les comunitats autònomes.

La disposició final dotzena es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.7a i 16a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència en matèria de legislació laboral i en sanitat exterior, bases i coordinació general de la sanitat.

En virtut d'això, fent ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució espanyola, a proposta del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i del ministre de Drets Socials i Agenda 2030, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 7 de juliol de 2020,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

Constitueix l'objecte d'aquest Reial decret llei l'aprovació d'un conjunt de mesures necessàries als efectes de la reactivació econòmica en el sector dels transports i en l'àmbit de l'habitatge, per protegir la salut dels treballadors i els viatgers, garantir la disponibilitat dels béns i els serveis essencials, proporcionar liquiditat a les empreses i reduir les càrregues administratives.

CAPÍTOL II

Mesures en el sector del transport aeri

Article 2. *Mesures de gestió de passatgers aeris i del personal d'aviació en relació amb la pandèmia COVID-19.*

Els gestors dels aeroports situats en el territori nacional; les companyies aèries que operin en aquests aeroports, incloses les que efectuïn operacions d'aerotaxi i els qui efectuïn operacions d'aviació general; els passatgers que transitin per aquestes infraestructures, i les empreses que exerceixin serveis auxiliars a l'aeroport, així com, en general, tot el personal que intervingui en la realització de les operacions aèries, han d'aplicar les mesures que estableix aquest capítol per tal de minimitzar el risc de contagi del SARS-Cov-2 en el transport aeri.

Per a les mesures que hagin d'implementar els aeroports de competència autonòmica i les empreses que hi presten serveis auxiliars, cal atènyer-se al que, si s'escau, estableixin les respectives comunitats autònomes.

Article 3. Directrius operatives per a la gestió de passatgers aeris i personal d'aviació en relació amb la pandèmia COVID-19.

1. El Comitè Espanyol de Facilitació del Transport Aeri, previst a l'Ordre PRE/248/2003, de 6 de febrer, per la qual es crea el Comitè Espanyol de Facilitació del Transport Aeri i se'n determinen la composició i les funcions, d'ara endavant Comitè de Facilitació, ha d'establir en castellà les directrius operatives per a la gestió de passatgers aeris i personal d'aviació en relació amb la pandèmia COVID-19, aplicables a les operacions efectuades en els aeroports situats en el territori nacional, i ha d'incorporar a l'ordenament jurídic intern les adoptades per l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat de l'Aviació (EASA) i el Centre Europeu per a la Prevenció i el Control de les Malalties (ECDC), així com les seves successives modificacions, adaptades a les especificitats d'Espanya, d'ara endavant directrius EASA/ECDC adaptades, i ha d'establir, atenent la naturalesa, la dificultat i els mitjans necessaris per a la seva implementació, el termini màxim en què els subjectes obligats per aquestes directrius estan obligats a complir-les.

Les directrius EASA/ECDC adaptades s'han de publicar en el «Butlletí Oficial de l'Estat» per resolució de la persona titular de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA).

2. Les directrius EASA/ECDC adaptades són de compliment obligat per als gestors dels aeroports d'interès general oberts al trànsit civil situats en el territori nacional, així com per a les empreses que hi duguin a terme treballs auxiliars, les companyies aèries que efectuïn operacions en els aeroports espanyols i la resta dels usuaris d'aquestes infraestructures.

3. Sense perjudici del que estableix l'apartat 2, el Comitè de Facilitació pot declarar que altres recomanacions internacionals per a la gestió de passatgers aeris i personal d'aviació en relació amb la pandèmia COVID-19 ofereixen nivells d'eficàcia equivalents a les directrius EASA/ECDC adaptades per tal de minimitzar el risc de contagi del SARS-Cov-2 en el transport aeri.

En aquest cas, i subjecte al principi de reciprocitat, s'entén que el compliment per les companyies aèries de tercers països de les recomanacions internacionals declarades equivalents satisfà el que preveu l'esmentat apartat 2.

Article 4. Obligacions dels gestors aeroportuaris i de les companyies aèries.

1. Els gestors dels aeroports d'interès general oberts al trànsit civil situats en el territori espanyol i les companyies aèries de transport aeri de passatgers que operin en els aeroports espanyols, en els seus respectius àmbits de responsabilitat i per a les operacions que duguin a terme, han d'implantar procediments operatius que apliquin i posin en pràctica les directrius EASA/ECDC adaptades.

2. Els gestors aeroportuaris i les companyies aèries han d'informar els passatgers, entre altres mitjans, per megafonia de l'aeroport, cartelleria, mitjans digitals i senyalística, sobre les mesures preventives que aquests han d'adoptar en aplicació de les directrius EASA/ECDC adaptades.

3. Les companyies aèries, amb caràcter previ a l'emissió de la targeta d'embarcament, han de facilitar informació als passatgers sobre les causes sanitàries per les quals un passatger s'ha d'abstenir d'accedir a l'aeroport, així com de les conseqüències derivades de detectar en els controls sanitaris una persona amb sospita de patir COVID-19. Així mateix, han d'obtenir la confirmació del passatger d'haver llegit aquesta informació i la declaració d'estat de salut que figuri a les directrius EASA/ECDC adaptades, o una altra d'equivalent prèviament aprovada pel Comitè de Facilitació.

Article 5. Obligacions dels passatgers.

1. Els passatgers s'han d'abstenir d'acudir a l'aeroport quan estiguin en aïllament domiciliari perquè presentin símptomes o hagin estat diagnosticats de COVID-19, o

estiguin en període de quarantena domiciliària per haver tingut contacte estret amb alguna persona diagnosticada de COVID-19.

Així mateix, s'han d'abstenir d'acudir a l'aeroport quan, sense estar en cap de les situacions assenyalades, tinguin símptomes evidents de patir COVID-19, cas en què han de contactar immediatament amb el telèfon habilitat per a això per la comunitat autònoma.

2. Els passatgers estan obligats a sotmetre's als controls sanitaris establerts pel Ministeri de Sanitat i adoptar les mesures preventives establertes de conformitat amb el que preveu aquest capítol.

3. D'acord amb el que estableix la Llei orgànica 3/1986, de 14 d'abril, de mesures especials en matèria de salut pública, la detecció de símptomes de patir la COVID-19 en els controls sanitaris efectuats de conformitat amb el que preveu aquest capítol pot determinar la denegació d'accés a la infraestructura aeroportuària, la denegació d'embarcament o el desallotjament de l'aeronau una vegada embarcada.

Article 6. *Limitació d'accés als edificis terminals dels aeroports.*

1. Sense perjudici del que, si s'escau, estableixi la respectiva comunitat autònoma en relació amb els aeroports de competència autonòmica, només poden accedir als edificis terminals dels aeroports situats en el territori nacional:

a) Els passatgers proveïts d'un bitllet o una targeta d'embarcament vàlids, en les 6 hores anteriors a la sortida prevista del vol, i en el cas de menors, persones amb mobilitat reduïda o una altra causa degudament justificada, els acompanyants estrictament necessaris d'aquests passatgers.

b) Els empleats de l'aeroport o de les empreses que prestin serveis en la infraestructura degudament acreditats o autoritzats, així com les tripulacions i els pilots de companyies i altres operadors aeris per a les operacions programades, inclosos els pilots d'aviació general i els acompanyants d'aquests que es disposin a efectuar un vol.

c) Personal de forces i cossos de seguretat de l'Estat, així com el personal que presti serveis aeroportuaris, entre d'altres, duaners, sanitaris, correus, seguretat exterior i interior.

d) Altres persones, per causes degudament justificades i previstes en les normes i els procediments aplicables, entre d'altres, inspectors de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA) en l'exercici de les seves funcions d'inspecció.

2. Totes les persones que entrin a l'edifici terminal han de fer ús obligatori, dins de les instal·lacions de l'aeroport, de mascareta quirúrgica o que proveeixi una protecció superior, excepte en casos degudament justificats, i s'ha de procurar, en tot moment, guardar la distància interpersonal que estableixen les directrius EASA/ECDC adaptades.

Article 7. *Òrgans de coordinació, aplicació i supervisió en l'aplicació i la supervisió de les directrius EASA/ECDC.*

1. A més de les funcions que preveu l'article 2, correspon al Comitè de Facilitació coordinar tots els actors que tenen un rol en la definició i l'aplicació de les directrius EASA/ECDC adaptades i de les recomanacions internacionals declarades equivalents; l'aplicació del principi de reciprocitat, així com l'elaboració de guies i altre material que en faciliti l'aplicació.

2. Sense perjudici del que disposa l'apartat 1, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de desenvolupar i coordinar els aspectes pràctics d'aplicació de les directrius EASA/ECDC adaptades i l'aplicació, de conformitat amb el principi de reciprocitat, de les recomanacions internacionals declarades equivalents, sense perjudici de les atribucions que corresponguin en l'exercici de les seves funcions als ministeris de Sanitat i Interior.

3. Així mateix, correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la supervisió del compliment de les directrius EASA/ECDC adaptades i de les recomanacions internacionals declarades equivalents aplicables de conformitat amb el principi de reciprocitat.

L'Agència pot adoptar, addicionalment, amb l'audiència prèvia del Comitè de Facilitació, guies o material d'orientació relatiu a l'aplicació dels requisits i sobre els procediments de supervisió que porti a terme.

CAPÍTOL III

Mesures en el sector del transport marítim

Article 8. *Mesures respecte de l'activitat o trànsits mínims establerts en els títols concessionals.*

1. Les autoritats portuàries, de conformitat amb les competències atribuïdes pel text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, poden reduir motivadament els trànsits mínims exigits per a l'any 2020 que estiguin establerts en els corresponents títols concessionals, en els casos en què no sigui possible assolir l'esmentada activitat o trànsits mínims compromesos a causa de la crisi de la COVID-19.

2. La modificació de l'activitat o del trànsit mínim s'ha de dur a terme, a instància del concessionari, motivadament i de manera proporcionada en relació amb els trànsits operats en l'exercici 2019.

Article 9. *Mesures respecte de la taxa d'ocupació.*

1. En les concessions i autoritzacions demaniales en què els titulars acreditin un impacte significativament negatiu en la seva activitat com a conseqüència de la crisi de la COVID-19, l'autoritat portuària pot reduir la quota líquida de la taxa d'ocupació meritada durant l'exercici. La quantificació d'aquest impacte s'ha de fer, cas a cas, prenent com a base l'activitat mitjana registrada en els anys 2018 i 2019, de conformitat amb criteris objectius sobre un indicador de trànsit o, si no n'hi ha, d'ingressos imputables a l'activitat esmentada. Per a les concessions i autoritzacions atorgades amb posterioritat a l'1 de gener de 2018, l'impacte significativament negatiu s'ha de quantificar en funció de la disminució del trànsit en cada autoritat portuària i per cada sector d'activitat. La base per determinar aquesta disminució és el trànsit mitjà registrat en els anys 2018 i 2019.

Les liquidacions corresponents a l'any 2020 practicades abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei tenen la consideració de provisionals i es poden revisar, mitjançant l'aplicació de la present reducció, amb el seu reconeixement previ, a sol·licitud del subjecte passiu formulada abans que transcorri el termini de dos mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei.

2. La magnitud de la reducció s'ha de determinar en funció de la disminució de trànsit o, si no, d'ingressos imputables a l'activitat, durant l'exercici 2020, del tipus d'activitat que es dugui a terme a l'espai de domini públic concedit o autoritzat i de la situació economicofinancera de cada autoritat portuària, de conformitat amb l'escala següent:

Taula 1. Percentatges reductors de la quota de la taxa d'ocupació

Concessions i autoritzacions excepte terminals de passatgers			Terminals de passatgers	
Impacte negatiu sobre l'activitat (%).	Reducció taxa d'ocupació		Impacte negatiu sobre l'activitat (%).	Reducció taxa d'ocupació.
	Autoritat portuària amb rendibilitat sobre actius el 2019 >0, i sense conveni de normalització financera en vigor, i amb Rc ⁽¹⁾ el 2019 >1, així com per a concessions i autoritzacions per a usos pesquers i nauticoesportius en tot cas.	Autoritat portuària amb rendibilitat sobre actius el 2019 < 0, o amb conveni de normalització financera en vigor, o amb Rc ⁽¹⁾ el 2019 < 1.		
Menys del 10%.	0,0%	0,0%	Menys del 20%.	0,0%
Entre 10% i 15%.	15,0%	7,5%	Entre 20% i 40%.	30,0%
Més del 15%.	20,0%	10,0%	Més del 40%	60,0%

⁽¹⁾ Rc = (Actiu corrent – Inventari) / Passiu corrent.

Als efectes que preveu aquest article, s'entén per terminal de passatgers la instal·lació destinada a facilitar la intermodalitat del passatger, el seu equipatge i els vehicles associats, i aquesta definició també inclou les terminals de vaixells ro-pax en les quals, complementàriament al trànsit de passatgers, també es manipulen mercaderies, així com els espais destinats a activitats complementàries associades a l'atenció del passatger.

La reducció derivada de l'escala anterior s'ha d'aplicar a la quota de la taxa una vegada practicades les bonificacions que, si s'escau, corresponguin, així com als imports addicionals oferts en els concursos, de conformitat amb el que disposa l'article 180 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant.

3. El procediment s'ha d'iniciar a instància de l'interessat, mitjançant una sol·licitud que s'ha de formular en tot cas abans que transcorri el termini màxim de dos mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, i la magnitud de la reducció l'ha d'aprovar el consell d'administració de cada autoritat portuària, de conformitat amb el que preveu l'apartat anterior.

4. Les reduccions reconegudes en aquest article estan condicionades, quant a la seva procedència i quantia, a la concurrència efectiva dels requisits que preveu aquest article i als percentatges i els límits que preveu l'apartat segon. La comprovació posterior de les reduccions dona lloc, si s'escau, a la pràctica de les liquidacions corresponents, que en cap supòsit han de reportar interessos a favor de l'autoritat portuària o del titular de la concessió o autorització.

Article 10. *Mesures respecte de la taxa d'activitat.*

1. Les autoritats portuàries, a sol·licitud del subjecte passiu, justificant complidament l'impacte negatiu en la seva activitat de la crisi de la COVID-19, poden deixar sense efecte per a l'any 2020 el límit inferior de la quota íntegra anual de la taxa d'activitat que estableix l'article 188.b).2n 1 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant.

2. Les autoritats portuàries, a sol·licitud del subjecte passiu, justificant complidament l'impacte negatiu en la seva activitat de la crisi de la COVID-19, poden modificar per a l'any 2020 l'exigibilitat de la taxa d'activitat que estableix el títol habilitador, i suprimir, si s'escau, el pagament anticipat i diferir-ne la liquidació al final de l'exercici en funció de l'activitat efectivament exercida. En tot cas no s'ha de requerir cap altra garantia que la del mateix títol concessional o autorització atorgada.

Article 11. *Mesures respecte de la taxa del vaixell.*

1. A partir de l'1 de març i fins al 31 d'octubre de 2020, s'estableix una exempció a la taxa del vaixell quan aquest hagi d'estar amarrat o fondejat en aigües portuàries, com a conseqüència d'una ordre de l'autoritat competent per raó de la crisi de la COVID-19, mentre duri aquesta circumstància.

2. A partir de l'1 de març i fins al 31 d'octubre de 2020, als vaixells de serveis marítics que deixin d'operar se'ls ha d'aplicar a la taxa del vaixell (T-1) el coeficient per estada prolongada pel que fa a vaixells inactius, des del primer dia d'estada en aigües portuàries.

3. A partir de l'1 de març i fins al 31 d'octubre de 2020, per als vaixells destinats a la prestació de serveis portuaris el coeficient que preveu l'article 197.1.e).8è del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, s'ha de reduir a l'1,16.

4. Per a totes les escales que tinguin lloc a partir de l'1 de març i fins al 31 d'octubre de 2020, s'estableix un valor d'1,00 euro per a la quantia bàsica S de la taxa del vaixell, a excepció dels vaixells que estiguin adscrits a un servei marítim regular de passatge o càrrega rodada, cas en què aquest valor és de 0,60 euros.

5. Les liquidacions practicades abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei que puguin estar incloses en els supòsits que preveuen els apartats anteriors d'aquest article, tenen la consideració de provisionals i les pot revisar l'autoritat portuària, prèvia comprovació del compliment dels requisits que estableix aquest precepte, a sol·licitud del subjecte passiu formulada abans que transcorri el termini de dos mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei. La pràctica de la liquidació corresponent no reporta interessos a favor del subjecte passiu de la taxa.

Transcorregut el termini de dos mesos sense que se n'hagi sol·licitat la revisió, les liquidacions a què es refereix aquest precepte esdevenen definitives.

Article 12. *Ajornament de deutes tributaris en l'àmbit portuari.*

Amb una sol·licitud prèvia, les autoritats portuàries poden concedir l'ajornament del deute tributari corresponent a les liquidacions no ingressades de taxes portuàries meritades des de l'1 de març i fins al 31 d'octubre de 2020, tots dos inclusivament. L'ajornament que es pot concedir també inclou el deute tributari corresponent a les liquidacions no ingressades de la taxa d'ocupació al llarg de tot l'exercici 2020.

Les condicions de l'ajornament són les següents:

- El termini màxim és de sis mesos.
- No es reporten interessos de demora ni s'exigeixen garanties per a l'ajornament.

Article 13. *Terminals de passatgers.*

1. Les pèrdues d'ingressos que, com a conseqüència de la reducció en la quota íntegra de la taxa d'ocupació a què fa referència l'article 9 d'aquest Reial decret llei, a les autoritats portuàries el trànsit de passatgers de les quals ha patit un descens significatiu per l'aplicació de les disposicions que limiten la mobilitat de persones, com a conseqüència de la crisi sanitària ocasionada per la COVID-19, i impedeixen l'entrada de creuers amb passatgers en els ports i redueixen o eliminen línies regulars de passatgers, s'han de tenir en compte com a criteri en el repartiment del Fons de compensació interportuari de 2020 i 2021, i se n'ha de prioritzar l'assignació a les autoritats portuàries el resultat previst de l'exercici de les quals sigui negatiu sense comptar el repartiment esmentat.

2. La posada a disposició de mitjans humans a favor del servei durant l'estat d'alarma, per part dels titulars de les llicències per a la prestació del servei portuari al passatge a les terminals de passatgers que atenen serveis marítics regulars, s'ha de considerar a tots els efectes un servei d'emergència d'acord amb el que preveuen els plecs reguladors del servei.

Article 14. *Coefficients correctors i bonificacions.*

Les rendibilitats anuals de l'exercici 2020 de les autoritats portuàries no s'han de tenir en compte als efectes de la determinació dels coeficients correctors que preveu l'article 166 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, si això suposa un increment d'aquests coeficients.

Així mateix, en cas que la recaptació anual conjunta per les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia en els anys 2020 o 2021 per a alguna autoritat portuària sigui inferior a la de l'any 2019, s'ha de prendre aquesta última en comptes d'aquelles als efectes de determinar l'import màxim total de les bonificacions que regula l'apartat 3 de l'article 245 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant.

CAPÍTOL IV

Mesures en el sector del transport ferroviari

Article 15. *Endeutament de l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora.*

S'autoritza l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora a concertar operacions de crèdit durant l'exercici pressupostari 2020 per un import de 1.000 milions d'euros. Aquesta xifra s'entén com a increment net màxim dels deutes a curt i llarg termini amb entitats de crèdit, entre l'1 de gener i el 31 de desembre de l'exercici pressupostari. L'autorització es refereix, en aquest cas, d'acord amb el que estableix l'article 111.2 de la Llei general pressupostària, a les operacions de crèdit que no es concertin i cancel·lin dins de l'any.

Article 16. *Concessió de crèdit extraordinari en el pressupost del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.*

Per finançar les actuacions previstes en el Conveni entre l'Administració General de l'Estat, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, SA (SEITTSA), i les entitats públiques empresarials Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF i ADIF Alta Velocitat), s'autoritza un crèdit extraordinari en el pressupost de la secció 17 «Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana», servei 20 «Secretaria d'Estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana», programa 451N «Direcció i Serveis Generals de Foment», capítol 8 «Actius financers», article 85 «Adquisició d'accions i participacions del sector públic», concepte 852 «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA)», subconcepte 852.00 «Per finançar infraestructures del transport», per un import de 110.000.000 d'euros.

Article 17. *Finançament del crèdit extraordinari.*

El crèdit extraordinari que es concedeix a l'article 16 s'ha de finançar amb deute públic.

CAPÍTOL V

Mesures en l'àmbit del transport per carretera

Secció 1a *Moratòries per al sector del transport públic de mercaderies i discrecional de viatgers amb autobús*

Article 18. *Moratòria temporal en el pagament del principal de les quotes dels contractes de préstecs, lísing i rënting de vehicles dedicats al transport públic discrecional de viatgers amb autobús i al transport públic de mercaderies.*

1. S'estableix a favor de les persones jurídiques i els autònoms l'activitat empresarial dels quals inclogui la realització de transport públic de viatgers o de mercaderies, una moratòria sobre el pagament del principal de les quotes dels contractes de préstecs, lísing i rënting de vehicles dedicats al transport públic discrecional de viatgers amb autobús i al

transport públic de mercaderies, incloent-hi el transport de carbó de centrals tèrmiques, de més de 3,5 tones de massa màxima autoritzada, que estiguin vigents en la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, en els casos en què tinguin dificultats financeres, en la forma que defineix l'article 19, com a conseqüència de la crisi sanitària provocada per la COVID-19.

2. La mesura que estableix l'apartat anterior no és aplicable en el supòsit dels autobusos vinculats a la prestació d'un servei públic de transport regular de viatgers d'ús general en el marc d'un contracte amb una administració pública o subjectes a obligacions de servei públic, en la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei. A aquests efectes, les persones jurídiques i els autònoms han de presentar al creditor una declaració responsable de no estar vinculats a la prestació d'un servei públic de transport regular de viatgers d'ús general en els termes assenyalats.

Article 19. *Definició de dificultats financeres.*

1. Es considera que hi ha dificultats financeres a conseqüència de l'emergència sanitària a aquests efectes quan l'autònom o la persona jurídica hagi patit en la mitjana mensual dels mesos de març a maig de 2020 una reducció d'ingressos o facturació d'almenys un 40% respecte a la mitjana mensual dels mateixos mesos de l'any 2019.

2. L'acreditació de la reducció dels ingressos o la facturació s'ha d'efectuar mitjançant l'aportació de la informació comptable que ho justifiqui, que es pot fer a través de la còpia del llibre de registre de factures emeses i rebudes; del llibre diari d'ingressos i despeses; del llibre registre de vendes i ingressos; o del llibre de compres i despeses. Els treballadors autònoms que no estiguin obligats a portar els llibres que acrediten el volum d'activitat han d'acreditar la reducció almenys del 40% exigida per qualsevol mitjà de prova admès en dret. En aquest últim cas, a la sol·licitud s'hi ha d'adjuntar una declaració jurada en la qual es faci constar que es compleixen tots els requisits exigits per causar dret a aquesta prestació.

3. No es considera que hi ha dificultats financeres a conseqüència de l'emergència sanitària, als efectes del que preveu l'apartat 1, quan:

a) El préstec, lísing o rènting la moratòria del qual se sol·licita, havent estat objecte d'impagament total o parcial d'alguna de les quotes des d'abans de l'1 de gener de 2020, a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei estigui en mora.

b) S'hagi declarat el concurs del deutor amb anterioritat a l'entrada en vigor del Reial decret 463/2020, de 14 de març, pel qual es declara l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada per la COVID-19.

Article 20. *Sol·licitud de la moratòria.*

1. Els autònoms i les persones jurídiques a què es refereix l'article 18 poden sol·licitar al creditor un període de moratòria de fins a un màxim de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei en el pagament del principal de les quotes dels contractes detallats prèviament.

2. La sol·licitud es pot presentar des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei fins al final del termini que fixa el punt 10 de les directrius de l'Autoritat Bancària Europea sobre les moratòries legislatives i no legislatives dels reemborsaments de préstecs aplicades en vista de la crisi de la COVID 19 (EBA/GL/2020/02) o fins a les ampliacions del termini esmentat que, si s'escau, es puguin establir.

Article 21. *Concessió i efectes de la moratòria.*

1. Una vegada que l'autònom o la persona jurídica doni compliment al que preveu l'article 20 i acrediti l'existència de dificultats financeres mitjançant l'aportació de la documentació requerida, el creditor o l'arrendatari ha de procedir a aplicar la moratòria, amb la formalització de la novació de conformitat amb les regles generals. No obstant això, la inscripció de l'ampliació del termini inicial té plens efectes, si s'escau, davant dels

creditors intermedis inscrits, encara que no disposi del consentiment d'aquests. Els efectes de la moratòria s'estenen als avaladors, sense necessitat que la consentin o s'hi puguin oposar, i la seva posició jurídica es manté inalterada.

2. La moratòria comporta la suspensió dels pagaments del principal de les quotes del contracte durant el termini sol·licitat pel deutor o l'arrendatari i des de la data de la sol·licitud i el lliurament de la documentació que preveu aquest capítol, i la resta del contingut del contracte inicial es manté inalterat; el beneficiari de la moratòria pot optar perquè l'import del que s'ha ajornat s'aboni mitjançant:

- a) L'ampliació del termini de venciment en un nombre de quotes equivalent a la durada de la moratòria, o
- b) La redistribució de les quotes sense modificació del termini de venciment i sense alterar el tipus d'interès aplicable.

3. El principal el pagament del qual s'ajorna durant l'aplicació de la moratòria reporta els interessos ordinaris establerts en el contracte inicial.

4. Quan el contracte ja hagi estat objecte d'alguna moratòria, legal o convencional, amb una durada d'un termini inferior a 6 mesos, el deutor o l'arrendatari es pot beneficiar de la moratòria que preveu aquest capítol durant el temps restant fins a arribar a un total de 6 mesos.

5. Les persones jurídiques beneficiàries no poden distribuir beneficis, fer devolucions de capital, recomprar accions pròpies o retribuir el capital en cap forma fins que hagi finalitzat la moratòria.

6. La moratòria en el pagament del principal de les quotes no és aplicable a subjectes o contractes diferents dels que regula aquest Reial decret llei.

7. Una vegada aplicada la moratòria el creditor o l'arrendador, quan es tracti d'una entitat supervisada pel Banc d'Espanya, li ha de comunicar la seva existència i durada. Els imports que serien exigibles al deutor o l'arrendatari si no s'apliqués la moratòria no es consideren vençuts.

Article 22. *Conseqüències de l'aplicació indeguda pel deutor o l'arrendatari de la moratòria.*

1. El deutor o l'arrendatari que s'hagi beneficiat d'una moratòria regulada en aquest capítol sense estar inclòs en el seu àmbit d'aplicació és responsable dels danys i perjudicis que s'hagin pogut produir, així com de totes les despeses generades per l'aplicació d'aquestes mesures, sense perjudici de les responsabilitats d'un altre ordre a què la conducta del deutor pugui donar lloc.

2. L'import dels danys, els perjudicis i les despeses no pot ser inferior al benefici obtingut indegudament pel deutor o l'arrendatari per l'aplicació del que disposa aquest capítol.

Article 23. *Règim de supervisió i sanció.*

1. Les entitats supervisades pel Banc d'Espanya li han de remetre cada dia hàbil la informació següent referida al dia hàbil precedent:

- a) Nombre de sol·licituds de moratòria presentades per deutors o arrendataris.
- b) Nombre de moratòries concedides.
- c) Nombre de sol·licituds de moratòria denegades.
- d) Nombre de beneficiaris de la moratòria, desagregats per treballadors autònoms i persones jurídiques.
- e) Nombre de contractes el pagament dels quals s'ha beneficiat de la moratòria.
- f) Saldo viu pendent d'amortització el pagament del qual és objecte de moratòria.
- h) Nombre de préstecs en els quals el deutor o l'arrendatari sol·licita que es documenti la moratòria en una escriptura notarial.

2. El contingut d'aquest capítol, a excepció del que preveu l'article 23, té la consideració de normes d'ordenació i disciplina a les quals es refereix l'article 2 de la Llei 10/2014, de 26 de juny, d'ordenació, supervisió i solvència d'entitats de crèdit, respecte dels creditors subjectes a l'aplicació de la Llei 10/2014, de 26 de juny.

Secció 2a Mesures en la contractació de concessions

Article 24. *Reequilibri econòmic dels contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general per pal·liar les conseqüències de la COVID-19.*

1. Als efectes de l'article 34.4 del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19, els contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general de titularitat de l'Administració General de l'Estat es poden reequilibrar econòmicament per la situació de fet creada per la COVID-19 i les mesures adoptades per l'Estat per combatre-la, únicament i exclusivament en els termes que estableix aquest article. En cap cas aquest dret es pot fundar en les normes generals sobre danys per força major o sobre restabliment de l'equilibri econòmic que, si s'escau, puguin ser aplicables al contracte.

2. El reequilibri s'ha de determinar tenint en compte la reducció d'ingressos per la disminució de la demanda de viatgers, així com l'increment dels costos per la desinfecció dels vehicles durant la vigència de l'estat d'alarma, tot això calculat de conformitat amb l'annex I d'aquest article.

La reducció d'ingressos s'ha de calcular amb referència al mateix període de l'any anterior, descomptant la disminució dels costos d'explotació per reducció d'expedicions i els costos laborals respecte als suportats en aquest període de referència de l'any anterior.

En els contractes el període de recuperació de la inversió dels quals hagi conclòs, s'ha de restar a la compensació resultant la suma dels resultats positius dels exercicis tancats des que es va produir el fet esmentat. A aquests efectes s'entén, en tot cas, recuperada la inversió una vegada transcorregut el termini de durada previst en el contracte, més l'any de pròrroga imposat per l'Administració. Els resultats positius de cada exercici són els obtinguts i comunicats segons l'Ordre PRE/907/2014, de 29 de maig, per la qual s'implanta un model de comptabilitat analítica a les empreses contractistes que presten els serveis de transport regular de viatgers d'ús general.

3. La sol·licitud de reequilibri s'ha de presentar davant la Direcció General de Transport Terrestre del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, necessàriament en el termini de dos mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei i amb el contingut que especifica l'annex II.

Per reconèixer el dret al reequilibri és imprescindible que l'empresa contractista acreditada estigui al corrent en l'emplenament i la remissió de la informació següent a la Direcció General de Transport Terrestre:

a) Dades estadístiques declarades d'acord amb la Resolució de 6 de juny de 2019, de la Direcció General de Transport Terrestre, per la qual es determina la informació d'explotació que les empreses contractistes dels serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general de competència estatal han de proporcionar.

b) Dades del sistema SIRDE corresponents a expedicions i bitllets expedits, en cas que l'empresa estigui obligada a aportar-les.

c) Compte d'explotació del contracte per a l'any 2018 d'acord amb el que disposa l'Ordre PRE/907/2014, de 29 de maig.

4. La resolució l'ha de dictar la Direcció General de Transport Terrestre dins dels quatre mesos següents a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi dictat es pot entendre desestimada. La resolució posa fi a la via administrativa.

5. Aquesta actuació s'ha de finançar amb les disponibilitats pressupostàries existents en el pressupost del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, i per a això s'ha de tramitar la modificació pressupostària corresponent.

Article 25. Condicions de reequilibri econòmic dels contractes de concessió per pal·liar les conseqüències de la COVID-19.

1. Aquest article regeix per als contractes de concessió compresos en l'àmbit d'aplicació de l'article 34 del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19, sempre que els hagi adjudicat l'Estat i que es tracti de:

- a) Concessions per a la construcció, la conservació i l'explotació d'autopistes de peatge.
- b) Concessions per a la conservació i l'explotació de les autopistes de primera generació.
- c) Concessions d'àrees de servei de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

2. En les concessions a què es refereix l'apartat anterior, la situació de fet creada per la COVID-19 o les mesures adoptades per l'Estat per combatre-la només donen dret al reequilibri del contracte quan es compleixin els requisits que estableix aquest article. En cap cas aquest dret es pot fundar en les normes generals sobre danys per força major o sobre restabliment de l'equilibri econòmic que, si s'escau, puguin ser aplicables al contracte.

3. Als efectes de l'article 34.4 del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, no s'aprecia impossibilitat d'execució del contracte, total o parcial, quan el marge brut d'explotació durant el període de vigència de l'estat d'alarma hagi estat positiu.

Quan el marge brut d'explotació durant el període de vigència de l'estat d'alarma hagi estat negatiu, s'ha de compensar el concessionari la quantitat més baixa de les següents:

- a) L'import necessari perquè el marge brut d'explotació durant el període de vigència de l'estat d'alarma arribi a zero.
- b) La diferència entre el marge brut d'explotació durant el període de vigència de l'estat d'alarma i aquest marge durant el mateix període de l'any anterior.

A aquests efectes, s'entén per marge brut d'explotació la diferència entre ingressos generats i despeses ocasionades, sense incloure-hi amortitzacions ni provisions, degudament acreditats, per les activitats d'explotació de la concessió. No s'han de considerar els ingressos i les despeses d'inversió o finançament, les moratòries o condonacions pactades pel concessionari, ni els salaris dels treballadors inclosos en expedients de regulació temporal d'ocupació.

4. El reequilibri consisteix en l'ampliació del termini de durada de la concessió, per a la qual cosa es considera un creixement anual acumulatiu dels ingressos del 2% respecte als de l'any 2019. Així mateix, als efectes d'actualització monetària, la taxa de descompte és el rendiment mitjà en el mercat secundari del deute de l'Estat a 10 anys dels primers 6 mesos de 2020, o si no, dels últims sis mesos disponibles, publicats pel Banc d'Espanya, incrementat en un diferencial de 200 punts bàsics.

En cap cas l'ampliació del termini pot excedir la durada de la vigència de l'estat d'alarma.

5. Perquè es pugui reconèixer el dret al reequilibri és necessari que la sol·licitud, adreçada a l'òrgan de contractació, es presenti abans de novembre de 2020.

Secció 3a Altres reformes

Article 26. Visat de les autoritzacions de transport per carretera.

1. Les autoritzacions de transport per carretera a les quals correspongui visar l'any 2020 de conformitat amb el calendari vigent a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei i no hagin visat, ho poden fer, així mateix, l'any 2021. Les autoritzacions de transport ja visades l'any 2020 han de visar l'any 2023.

2. Les autoritzacions de transport per carretera a les quals correspongui visar l'any 2021, de conformitat amb el calendari establert a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, han de visar l'any 2022.

3. A partir de l'any 2023, la periodicitat del visat s'ha de regir pel que disposa l'apartat primer de l'article 42 del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres.

Article 27. Rehabilitació extraordinària d'autoritzacions.

Les autoritzacions de transport públic invalidades perquè no s'hagin acreditat els requisits exigits per al seu visat durant l'any 2020, poden ser rehabilitades per l'òrgan competent per expedir-les, si així se sol·licita dins del període de dos anys comptats a partir de la notificació de pèrdua de validesa, sempre que s'acrediti el compliment de totes les condicions exigides per a la seva obtenció i manteniment.

Article 28. Antiguitat màxima dels vehicles adscrits a les autoritzacions de transport sanitari per carretera.

Als efectes del que disposen els articles 32.a) i 36 de l'Ordre PRE/1435/2013, de 23 de juliol, per la qual es desplega el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres en matèria de transport sanitari per carretera, poden continuar adscrits fins al 31 de desembre de 2020 a les autoritzacions de transport sanitari vigents a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei els vehicles que, a partir del 14 de març de 2020, inclusivament, hagin superat l'antiguitat màxima de deu anys comptada des de la seva primera matriculació.

Article 29. Pròrroga de la validesa del certificat d'inspecció tècnica periòdica dels vehicles.

1. El termini de validesa dels certificats d'inspecció tècnica periòdica dels vehicles la data de propera inspecció dels quals estigui compresa entre el 21 de juny i el 31 d'agost de 2020 i no s'hagi efectuat la corresponent inspecció tècnica periòdica en la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei es prorroga tres mesos, a comptar de la data de venciment del certificat. Una vegada efectuades les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles els certificats dels quals hagin estat objecte de l'anterior pròrroga, als efectes del còmput de la data fins a la qual és vàlida la inspecció a les targetes ITV i els certificats d'inspecció tècnica dels vehicles als quals es refereixen els articles 10 i 18 del Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles, s'ha de prendre com a referència la data de validesa que consti a la targeta ITV i no computa, en cap cas, el període de pròrroga.

2. No obstant això, mentre estigui vigent la pròrroga que preveu l'apartat anterior, les empreses de transport públic de mercaderies i de viatgers titulars d'una llicència comunitària tenen preferència en el pas per la inspecció tècnica periòdica a les estacions ITV.

Article 30. Habilitació als presidents de les juntes arbitral del transport per modificar el procediment arbitral.

1. En relació amb les demandes d'arbitratge presentades davant les juntes arbitral des de l'1 de setembre de 2019 fins al 31 de desembre de 2020, el president de la junta

pot acordar que es prescindeixi de la vista oral quan la quantia reclamada no excedeixi els 5.000 euros.

2. En aquest supòsit, la secretaria de la junta ha de comunicar aquest acord al reclamant i, sempre que la quantia sigui superior a 100 euros, li ha d'atorgar un termini de deu dies hàbils per completar les seves al·legacions, aportar la documentació en què fonamenti la seva pretensió i, si s'escau, proposar les proves que consideri pertinents.

Seguidament, el demandant ha de traslladar la reclamació i la documentació presentada al demandat, l'ha d'informar així mateix de l'acord de prescindir de la vista oral i li ha de concedir un termini de deu dies hàbils perquè al·legui tot el que convingui al seu dret, porti la documentació que doni suport a la seva pretensió, impugni l'autenticitat de qualsevol dels documents aportats pel demandant, proposi les proves que consideri procedents i, si s'escau, s'oposi a l'admissió de la prova proposada pel demandant.

La documentació remesa pel demandat s'ha de traslladar al demandant per tal que pugui impugnar, en el termini de cinc dies hàbils, l'autenticitat de qualsevol dels documents i, si s'escau, es pugui oposar a l'admissió de la prova proposada pel demandat.

3. Aquest procediment no pot continuar, i s'ha de convocar la vista oral, en els supòsits següents:

a) Quan es tracti de reclamacions d'una quantia superior a 100 euros presentades abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei i el demandant s'oposi expressament al fet que es prescindeixi de la vista oral.

b) Si el demandat planteja una reconvenció.

c) Quan s'admeti i s'hagi de practicar alguna de les proves proposades per qualsevol de les parts.

d) Quan qualsevol de les parts hagi impugnat l'autenticitat d'algun dels documents aportats per l'altra.

e) Sempre que, en vista de les al·legacions de les parts i de les circumstàncies del cas, el president de la junta consideri que, per a la seva millor resolució, és convenient la convocatòria de la vista oral.

CAPÍTOL VI

Mesures en l'àmbit de l'habitatge

Article 31. Especialitats del dret de superfície o concessió demanial per a la promoció del lloguer assequible o social mitjançant la col·laboració entre administracions públiques i la iniciativa privada.

1. Es considera oneros, encara que en el seu títol de constitució no es prevegi l'abonament d'un cànon o preu, el dret de superfície o concessió demanial que tingui per finalitat la promoció del lloguer assequible o social constituït com a conseqüència de la col·laboració entre administracions públiques i la iniciativa privada.

2. En els casos en què col·laborin diferents administracions públiques, o les seves entitats dependents o vinculades, ja es regeixin pel dret públic o privat, per a la constitució de l'esmentat dret de superfície o concessió demanial, l'instrument administratiu de col·laboració que es formalitzi, que s'ha d'ajustar a la normativa autonòmica d'habitatge i sòl, pot tenir una durada de fins a 80 anys.

3. L'acord ha de delimitar entre els seus signants els drets i les obligacions que té cada un davant del superficiari o el concessionari durant les fases tant de construcció de l'edifici com de lloguer dels habitatges, així com el tipus i l'abast d'aquests. En cap cas l'Administració General de l'Estat o les seves entitats dependents o vinculades amb competència en matèria de sòl i habitatge poden tenir responsabilitats derivades del dret de superfície posteriors a l'inici de l'arrendament d'habitatge en règim de lloguer assequible o social. En tot cas, el títol de constitució del dret de superfície o de la concessió demanial ha de respectar el que disposi l'acord administratiu esmentat.

4. D'acord amb la normativa autonòmica aplicable, els habitatges destinats al lloguer assequible o social poden tenir la consideració d'habitatges amb protecció pública, de conformitat amb els requisits i les característiques establertes a l'instrument administratiu de col·laboració. Els terrenys pertanyents a l'Administració General de l'Estat o a les seves entitats dependents o vinculades que, en virtut de l'instrument administratiu de col·laboració, puguin quedar adscrits temporalment a la promoció del lloguer assequible o social, ho fan de manera preferent sobre qualsevol altra destinació que convencionalment s'hagi acordat sobre aquests terrenys, i reverteixen a aquelles, una vegada extingit l'acord pel venciment del seu termini de durada, lliures de condicions o càrregues modals.

5. La participació de l'Administració General de l'Estat en els acords administratius per a la promoció del lloguer assequible o social es pot dur a terme a través de SEPES Entitat Pública Empresarial de Sòl (SEPES), mitjançant la formalització d'un conveni entre el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i aquesta entitat pública. El conveni esmentat ha d'establir els àmbits geogràfics d'actuació, i les modalitats de participació de SEPES, i ha d'estimar les aportacions a efectuar per l'Estat i garantir la sostenibilitat econòmica de SEPES per qualsevol obligació o incidència derivada de l'execució dels acords administratius o els drets de superfície constituïts sobre terrenys de la seva titularitat. La vigència s'ha d'estendre fins al compliment complet de les obligacions assumides per SEPES a l'acord administratiu.

Article 32. Disposició de romanents de fons transferits per l'Estat a les comunitats autònomes i a les ciutats de Ceuta i Melilla per a l'execució del Pla estatal d'habitatge 2018-2021.

Els imports compromesos pel Ministeri de Foment (avui Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana) en els exercicis 2018 i 2019, transferits en aquests exercicis a les comunitats autònomes o les ciutats de Ceuta i Melilla, perquè aquestes hagin adquirit el compromís financer requerit en els corresponents convenis de col·laboració per a l'execució del Pla estatal d'habitatge 2018-2021, que finalment no s'hagin aplicat a les ajudes per a les quals es va adquirir el compromís esmentat, es poden destinar a ajudes d'altres programes del Pla durant tota la seva vigència.

Així mateix, els imports compromesos pel Ministeri esmentat en l'exercici 2020 i ja transferits a les comunitats autònomes o les ciutats de Ceuta i Melilla en aplicació de l'article 13 i la disposició final novena del Reial decret llei 11/2020, de 31 de març, pel qual s'adopten mesures urgents complementàries en l'àmbit social i econòmic per fer front a la COVID-19, per a l'execució del Pla estatal d'habitatge 2018-2021, que finalment no s'apliquin a les ajudes per a les quals inicialment s'adquireixi el compromís financer per les comunitats autònomes o les ciutats de Ceuta i Melilla o sobre els quals no s'adquireixi compromís financer, es poden destinar a ajudes d'altres programes del Pla esmentat durant tota la seva vigència.

Article 33. Manteniment de la condició de convinguts dels préstecs concedits a l'empara dels successius plans estatals d'habitatge, encara que s'acullin a les moratòries regulades per la pandèmia de la COVID-19.

Les moratòries dels préstecs que tenen la condició de convinguts de conformitat amb la regulació dels successius plans estatals d'habitatge, que les entitats de crèdit hagin ofert o puguin oferir amb motiu de regulacions vinculades a la pandèmia ocasionada per la COVID-19, no provoquen que el préstec perdi la condició de convingut, sempre que la suspensió sigui de la quota íntegra del préstec, amortització de capital més interessos.

CAPÍTOL VII

Règim sancionador

Article 34. *Règim d'infraccions i sancions.*

A l'incompliment de les obligacions que estableix el capítol II d'aquest Reial decret llei, en relació amb les directrius EASA/ECDC adaptades, li és aplicable el règim d'infraccions i sancions que estableix el títol V de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

A més, l'incompliment de les mesures de prevenció i de les obligacions que estableix l'esmentat capítol II, quan constitueixin infraccions administratives en salut pública, se sanciona en els termes que preveu el títol VI de la Llei 33/2011, de 4 d'octubre, general de salut pública.

Disposició addicional primera. *Protecció de dades de caràcter personal.*

1. El tractament de la informació de caràcter personal que s'efectuï com a conseqüència del desenvolupament i l'aplicació del capítol II, s'ha de fer d'acord amb el que disposen el Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades i pel qual es deroga la Directiva 95/46/CE (Reglament general de protecció de dades); la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, i, quan escaigui, el que estableixen els articles vuit.1 i vint-i-tres de la Llei 14/1986, de 25 d'abril, general de sanitat. En particular, les obligacions d'informació als interessats relatives a les dades obtingudes pels subjectes inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquest capítol s'han d'ajustar al que disposa l'article 14 del Reglament general de protecció de dades, tenint en compte les excepcions i obligacions que preveu el seu apartat 5.

2. El tractament té per finalitat el seguiment i la vigilància epidemiològica de la COVID-19 per prevenir i evitar situacions excepcionals d'especial gravetat, atenent raons d'interès públic essencial en l'àmbit específic de la salut pública, i per a la protecció d'interessos vitals dels afectats i d'altres persones físiques a l'empara del que estableix el Reglament general de protecció de dades. Les dades obtingudes s'han d'utilitzar exclusivament amb aquesta finalitat.

En l'obtenció i el tractament d'aquestes dades no és necessària l'obtenció del consentiment del passatger, en virtut del que disposa l'article 6.1, lletra e), del Reglament general de protecció de dades.

3. Els gestors aeroportuaris i les companyies aèries que col·laborin amb les autoritats competents del Ministeri de Sanitat en la implementació dels controls sanitaris, no poden emmagatzemar, accedir o tractar les dades de salut i qualsevol altra de connexa obtingudes en l'exercici de la col·laboració esmentada.

4. L'intercanvi de dades amb altres països es regeix pel Reglament general de protecció de dades (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, tenint en compte la Decisió núm. 1082/2013/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 22 d'octubre de 2013, sobre les amenaces transfrontereres greus per a la salut i per la qual es deroga la Decisió núm. 2119/98/CE.

Disposició addicional segona. *Aplicació de les directrius EASA/ECDC al trànsit civil en les bases aèries obertes a aquest trànsit.*

Al trànsit civil en les bases obertes a aquest trànsit, de conformitat amb el que preveu el Reial decret 1167/1995, de 7 de juliol, sobre règim d'ús dels aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria i un aeroport i de les bases aèries obertes al trànsit civil, li és aplicable el que disposen el capítol II i l'article 34, i el responsable del seu compliment a la infraestructura és AENA SME, SA, de conformitat amb el que preveu l'article 9 del Reial decret esmentat.

Disposició addicional tercera. *Beneficis fiscals aplicables al «Gran Premi d'Espanya de Fórmula 1».*

U. El programa «Gran Premi d'Espanya de Fórmula 1» té la consideració d'esdeveniment d'interès públic excepcional als efectes del que disposa l'article 27 de la Llei 49/2002, de 23 de desembre, de règim fiscal de les entitats sense finalitats lucratives i dels incentius fiscals al mecenatge.

Dos. La durada del programa de suport a aquest esdeveniment comprèn des de l'1 de gener de 2020 fins al 31 de desembre de 2023.

Tres. La certificació de l'adequació de les despeses efectuades als objectius i els plans del programa s'ha de dur a terme de conformitat amb el que disposa l'esmentada Llei 49/2002.

Quatre. Les actuacions a dur a terme són les que assegurin el desenvolupament adequat de l'esdeveniment. El desenvolupament i la concreció en plans i programes d'activitats específiques els ha de fer l'òrgan competent de conformitat amb el que disposa l'esmentada Llei 49/2002.

Cinc. Els beneficis fiscals d'aquest programa són els màxims que estableix l'article 27.3 de la Llei 49/2002.

Disposició derogatòria. *Derogació normativa.*

1. Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret llei.

2. Queda derogada la disposició addicional divuitena de la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència.

3. Queden derogats els articles 16 a 21 del Reial decret llei 15/2020, de 21 d'abril, de mesures urgents complementàries per donar suport a l'economia i l'ocupació.

Disposició final primera. *Modificació de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria.*

S'introdueixen les modificacions següents a la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria:

U. Es modifica l'article onze, lletra b), que passa a tenir la redacció següent:

«b) Qualsevol màquina no tripulada que es pugui sustentar a l'atmosfera per reaccions de l'aire que no siguin les seves reaccions contra la superfície de la terra i operi o estigui dissenyada per operar de manera autònoma o per ser pilotada a distància sense un pilot a bord.»

Dos. Es modifica l'apartat segon de l'article cent cinquanta, el qual passa a quedar redactat en els termes següents:

«2. Les aeronaus civils no tripulades, siguin quines siguin les finalitats a les quals es destinin, queden subjectes així mateix al que estableixen aquesta Llei i les seves normes de desplegament, en tot allò que els siguin aplicables. Aquestes aeronaus no estan obligades a utilitzar infraestructures aeroportuàries autoritzades, excepte en els supòsits en què així ho determini expressament la seva normativa específica.»

Tres. Es modifica el paràgraf primer de l'article cent cinquanta-u, el qual queda redactat en els termes següents:

«A les activitats aèries que es portin a terme amb les finalitats de l'article anterior, d'acord amb la seva regulació específica, se'ls pot requerir la presentació d'una declaració responsable, prèvia comunicació a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o la seva autorització, als efectes de mantenir la seguretat en les operacions

aeronàutiques i de tercers, en els casos en què la naturalesa d'aquestes operacions, l'entorn o les circumstàncies en què es portin a terme suposin riscos especials per a qualsevol d'aquests, i estan sotmeses a la seva inspecció en els termes que estableix la legislació vigent.»

Quatre. S'addiciona un nou paràgraf a la disposició final segona, que passa a quedar redactada en els termes següents:

«Disposició final segona. *Règim de responsabilitat en cas d'accidents i exempció de l'obligació d'assegurament.*

Quan les circumstàncies econòmiques així ho aconsellin, el Govern, per decret acordat en Consell de Ministres, pot modificar la quantia de les indemnitzacions que regula el capítol XIII d'aquesta Llei.

Així mateix, s'habilita el Govern perquè pugui eximir o establir per reglament diferents modalitats en el compliment de les obligacions d'assegurament que estableix aquesta Llei per a les aeronaus no tripulades que, pel baix risc de les seves operacions, puguin ser desproporcionades.»

Disposició final segona. *Modificació de la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència.*

La Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència, queda modificada de la manera següent:

Es modifica l'apartat 2 de l'article 18, que queda redactat de la manera següent:

«2. L'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (Aena), creada per l'article 82 de la Llei 4/1990, de 29 de juny, de pressupostos generals de l'Estat per a 1990, passa a denominar-se Enaire, EPE.

Enaire, EPE, continua existint amb la mateixa naturalesa i règim jurídic que preveu l'article 82 de la Llei 4/1990, de 29 de juny, i exerceix exclusivament les competències que té actualment en matèria de navegació aèria i espai aeri i, a més, la coordinació operativa nacional i internacional de la xarxa nacional de gestió del trànsit aeri i d'altres relacionades amb els usos per a la gestió eficient de l'espai aeri tenint en compte les necessitats dels usuaris.»

Disposició final tercera. *Modificació del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques.*

Es fa una nova redacció de l'apartat TAE.ORO.COE.110 del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques, que queda redactat en els termes següents:

«TAE.ORO.COE.110. Acord d'arrendament.

Qualsevol arrendament:

(a) Qualsevol contracte d'arrendament d'una aeronau explotada per l'operador certificat d'acord amb aquesta Part està subjecte a l'aprovació prèvia de l'autoritat competent, excepte els acords d'arrendament entre operadors titulars d'un certificat d'operador especial (COE), així com qualsevol cessió d'arrendament amb tripulació, que només requereixen una notificació prèvia.

(b) L'operador certificat d'acord amb aquesta Part només ha de prendre en arrendament aeronaus amb tripulació d'un operador que no sigui objecte d'una prohibició d'explotació en virtut del Reglament (CE) núm. 2111/2005.

A la notificació o sol·licitud d'aprovació, segons que correspongui, s'hi han d'adjuntar còpies del contracte d'arrendament previst o la descripció de les disposicions de l'arrendament, excepte els acords financers, així com tota la resta de documentació pertinent.

Presa en arrendament amb tripulació:

(c) El sol·licitant d'una aprovació de presa en arrendament d'aeronau amb tripulació d'un operador d'un altre país ha d'acreditar davant l'autoritat competent que:

(1) L'operador de l'altre país és titular d'un certificat vàlid expedit per l'autoritat competent que inclogui la possibilitat de realització de les activitats que s'han de dur a terme;

(2) Les normes de seguretat de l'operador del tercer país pel que fa al manteniment de l'aeronavegabilitat i les operacions aèries són equivalents als requisits aplicables que estableixen els annexos I, III i IV, i

(3) L'aeronau disposa d'un CdA estàndard expedit de conformitat amb l'annex 8 de l'OACI.»

Disposició final quarta. *Modificació del Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant.*

El text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, queda modificat de la manera següent:

U. Amb efectes per als períodes impositius que s'iniciïn a partir de l'1 de gener de 2020 que no hagin conclòs a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, es modifica l'article 41 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, que queda redactat de la manera següent:

«Article 41. *Règim tributari.*

Les autoritats portuàries i Ports de l'Estat queden sotmeses al mateix règim tributari que correspon a l'Estat, sense perjudici de l'aplicació a les autoritats portuàries del règim general en l'impost sobre societats i a Ports de l'Estat del règim d'entitats parcialment exemptes en aquest impost, i a aquest efecte els ingressos per la prestació de serveis comercials tenen la consideració d'ingressos procedents d'explotacions econòmiques.

El règim tributari del domini públic portuari és el mateix que l'establert per al domini públic marítimoterrestre.»

Dos. S'afegeix un apartat 3 bis a l'article 245, amb la redacció següent:

«3 bis. En tot cas, als efectes de l'apartat 3 del present article, els trànsits regulars de passatge o càrrega rodada que uneixen el territori peninsular espanyol amb les comunitats autònomes de les Illes Balears i Canàries i les ciutats de Ceuta i Melilla es qualifiquen de trànsits sensibles, prioritaris o estratègics que coadjuven al desenvolupament econòmic i social d'Espanya en el seu conjunt.

La bonificació aplicada als trànsits regulars de passatge o càrrega rodada a què es refereix el paràgraf anterior no computa respecte al 20 per cent de la recaptació anual conjunta per les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia, establert com a límit màxim per a les bonificacions que regula l'apartat 3. Aquesta bonificació és incompatible amb les que es puguin establir per a un mateix servei marítim d'acord amb el que disposa l'apartat 5 d'aquest article.

En els supòsits que regula aquest apartat, una vegada aprovades les bonificacions addicionals a la quota de les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia de conformitat amb el nou límit establert, l'autoritat portuària pot procedir a la seva aplicació amb efectes a partir de l'1 de març de 2020 i, en conseqüència, revisar, a sol·licitud del subjecte passiu, les liquidacions ja practicades des de la data esmentada. La pràctica de la liquidació corresponent no reporta interessos a favor del subjecte passiu de la taxa.»

Disposició final cinquena. *Modificació de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima.*

Es modifica l'apartat 2 de l'article 101 de la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de navegació marítima:

«2. L'Administració marítima pot autoritzar a organitzacions reconegudes la realització de les actuacions materials i, si s'escau, l'emissió o renovació dels certificats corresponents, en els casos i les condicions previstos per reglament. Aquestes actuacions es poden portar a terme tant sobre vaixells i embarcacions com sobre companyies quan així ho prevegi la normativa internacional aplicable.»

Disposició final sisena. *Modificació de la Llei 27/2014, de 27 de novembre, de l'impost sobre societats.*

Amb efectes per als períodes impositius que s'iniciïn a partir de l'1 de gener de 2020 que no hagin conclòs a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, s'introdueixen les següents modificacions a la Llei 27/2014, de 27 de novembre, de l'impost sobre societats:

U. Es modifica la lletra f) de l'apartat 3 de l'article 9, que queda redactada de la manera següent:

«f) Les entitats de dret públic Ports de l'Estat i les respectives de les comunitats autònomes.»

Dos. S'afegeix una nova lletra n) a l'article 15, que queda redactada de la manera següent:

«n) Les que siguin objecte de la deducció que estableix l'article 38 *bis* d'aquesta Llei, incloses les corresponents a l'amortització dels actius la inversió dels quals hagi generat el dret a la deducció esmentada.»

Tres. S'afegeix un nou article 38 *bis*, que queda redactat de la manera següent:

«Article 38 *bis*. *Deducció per inversions efectuades per les autoritats portuàries.*

1. Les autoritats portuàries poden deduir de la quota íntegra:

a) Les inversions i les despeses relacionades amb:

1r La infraestructura i els serveis de control del trànsit marítim.

2n Els serveis i les infraestructures destinats a millorar la seguretat de la navegació i els moviments dels vaixells al mar litoral espanyol, inclosos els elements de senyalització marítima, abalisament i ajudes a la navegació, els beneficiaris dels quals no siguin principalment els usuaris del port que els construeix i els manté.

3r Els accessos terrestres viaris i ferroviaris de servei públic general, els accessos marítims i els dragatges que beneficiïn la col·lectivitat en el seu conjunt i els beneficiaris dels quals no siguin principalment els usuaris del port, així com les infraestructures de millora de les xarxes generals de transport d'ús comú.

4t Les infraestructures de protecció i resistència contra condicions climàtiques extremes els beneficiaris de les quals no siguin principalment els usuaris del port.

5è Els serveis i les infraestructures de salvament marítim associats a l'exercici del poder públic, sempre que aquestes infraestructures no s'explotin comercialment, i la formació dels serveis públics responsables en matèria d'emergències, seguretat i salvament, sempre que aquesta formació no sigui obligatòria per a les empreses.

6è L'elaboració i la implantació de plans de seguretat i protecció, en la mesura en què aquests costos no estiguin associats a requisits obligatoris de seguretat que totes les companyies hagin de complir, i l'atenció d'emergències de protecció civil, en tots dos casos, quan aquestes activitats estiguin associades a l'exercici de poder públic i sempre que els beneficiaris no siguin principalment els usuaris del port.

7è Els serveis i les infraestructures de defensa contra incendis, desprendiments i altres riscos relacionats amb la protecció civil, associats a l'exercici de poder públic, que no s'explotin comercialment, que no siguin obligatoris per a les empreses, que beneficiïn la col·lectivitat en el seu conjunt i els beneficiaris dels quals no siguin principalment els usuaris del port.

8è Els serveis i les infraestructures utilitzats exclusivament per les forces i els cossos de seguretat i per la policia portuària en l'exercici de poder públic.

9è Els serveis i les infraestructures sanitàries per a l'atenció a persones en situacions de vulnerabilitat, sempre que les infraestructures no s'utilitzin per a activitats econòmiques del port.

10è Les infraestructures i els serveis per al control duaner de mercaderies, per a la inspecció en frontera, exigits per normes amb rang de llei en els àmbits de sanitat animal, sanitat vegetal, sanitat exterior i seguretat industrial i interès públic, i les relacionades amb el control de passatgers i la immigració.

11è Les infraestructures i els serveis per a la vigilància de la contaminació, les emergències en matèria mediambiental i lluita contra la contaminació associades a l'exercici de poder públic, els costos dels quals no siguin legalment repercutibles al causant de l'emergència, ni siguin costos en què s'incorri simplement per complir la normativa legalment obligatòria per a totes les empreses, la descontaminació de sòls que no es destinin a l'exercici d'una activitat econòmica, el desballestament d'embarcacions i equips abandonats, el tractament dels quals recaigui legalment sobre l'autoritat portuària perquè hagin quedat deserts els procediments destinats a identificar l'interès privat en el seu desballestament, retirada o aferrallament, i el sanejament, la neteja general portuària i la retirada de residus diferents dels generats pels usuaris del port, com ara les deixalles generades pels vaixells, els residus de la càrrega i similars.

12è Els serveis i les infraestructures efectuats per a organismes internacionals com a conseqüència d'obligacions concretes pel Regne d'Espanya en el marc d'un tractat internacional.

13è Els serveis i les infraestructures dedicats a la defensa nacional.

14è Els serveis i les instal·lacions utilitzats per a l'exercici d'activitats científiques els resultats de les quals no tinguin per objecte la seva explotació econòmica i a les actuacions de monitorització i predicció del mitjà físic amb finalitats de recerca i informació meteorològica els resultats de les quals no s'explotin comercialment.

15è Els serveis d'enllumenat de zones comunes en benefici de la col·lectivitat, d'ús públic i obertes els beneficiaris dels quals no siguin principalment els usuaris del port.

16è Les actuacions de protecció o correcció de la deriva litoral els beneficiaris de les quals no siguin principalment els usuaris del port.

17è Les inversions i els serveis relacionats amb el foment de la cultura i el patrimoni històric i cultural, inclosos els que preveu l'apartat 1 de l'article seixanta-vuit de la Llei 16/1985, de 25 de juny, del patrimoni històric espanyol, en els supòsits en què les obres públiques no estiguin relacionades amb l'activitat econòmica de

l'autoritat portuària, així com les actuacions de rehabilitació de béns amb protecció cultural que no s'explotin comercialment i beneficiïn la societat en el seu conjunt.

18è Les actuacions d'urbanització i en desenvolupament i revitalització de sòl públic per al seu ús públic sense explotació comercial.

b) Les inversions i les despeses efectuades per a la construcció, la substitució o la millora de les infraestructures dels ports marítims, per a la construcció, la substitució o la millora de les infraestructures d'accés a aquests ports o per a les activitats de dragatge, en els termes i amb les condicions que preveuen el capítol I els articles 56 *ter* i 56 *quater* del Reglament (UE) núm. 651/2014 de la Comissió, de 17 de juny de 2014, pel qual es declaren determinades categories d'ajudes compatibles amb el mercat interior en aplicació dels articles 107 i 108 del Tractat. L'import de la deducció és el que resulti d'aplicar a les inversions i les despeses esmentades el percentatge d'intensitat màxima d'ajuda permesa calculada d'acord amb el que disposa l'article 56 *ter* i 56 *quater*, respectivament, del Reglament (UE) Núm. 651/2014.

c) Les inversions que superin els límits que estableixen les lletres ee) i ff) de l'apartat 1 de l'article 4 del Reglament (UE) núm. 651/2014 es poden deduir en la mesura en què la Comissió Europea n'hagi declarat la compatibilitat amb el mercat interior de conformitat amb el que preveu l'apartat 3 de l'article 108 del Tractat de funcionament de la Unió Europea i es compleixin les condicions establertes per la Comissió en la decisió corresponent. L'import de la deducció és el que resulti d'aplicar a les inversions esmentades el percentatge d'intensitat màxima d'ajuda autoritzada per la Comissió.

2. La deducció de la lletra c) de l'apartat 1 d'aquest article només es pot aplicar a partir del període impositiu en què la Comissió Europea hagi declarat la compatibilitat de les inversions a les quals es refereix la lletra esmentada.

3. Les inversions o despeses objecte d'aquesta deducció s'han de minorar en l'import de les subvencions rebudes.

4. Les autoritats portuàries han de portar els oportuns registres comptables i documentals específics que permetin identificar les despeses i les inversions a què es refereix la deducció que preveu aquest article.

5. La deducció que preveu aquest article queda exclosa del límit a què es refereix l'últim paràgraf de l'apartat 1 de l'article 39 d'aquesta Llei. Als efectes del càlcul del límit esmentat, no es computa aquesta deducció.

Les quantitats no deduïdes per insuficiència de quota íntegra es poden aplicar a les liquidacions dels períodes impositius següents en el termini que estableix l'apartat 1 de l'article 39 d'aquesta Llei.

6. Reglamentàriament es poden dictar totes les disposicions que siguin necessàries per al desenvolupament i l'aplicació d'aquesta deducció.»

Quatre. Es modifica la lletra a) de l'apartat 1 de l'article 110, que queda redactada de la manera següent:

«a) Les que procedeixen de la realització d'activitats que en constitueixen l'objecte o finalitat específica, sempre que no tinguin la consideració d'activitats econòmiques. En particular, estan exemptes les quotes satisfetes pels associats, col·laboradors o benefactors, sempre que no es corresponguin amb el dret a percebre una prestació derivada d'una activitat econòmica.

Als efectes de l'aplicació d'aquest règim a l'organisme públic Ports de l'Estat es considera que no procedeixen de la realització d'activitats econòmiques els ingressos procedents de l'activitat de coordinació i control d'eficiència del sistema portuari.»

Disposició final setena. *Modificació del Reial decret 70/2019, de 15 de febrer, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres i altres normes reglamentàries en matèria de formació dels conductors dels vehicles de transport per carretera, de documents de control en relació amb els transports per carretera, de transport sanitari per carretera, de transport de mercaderies perilloses i del Comitè Nacional del Transport per Carretera.*

Es modifica la disposició transitòria cinquena del Reial decret 70/2019, de 15 de febrer, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres i altres normes reglamentàries en matèria de formació dels conductors dels vehicles de transport per carretera, de documents de control en relació amb els transports per carretera, de transport sanitari per carretera, de transport de mercaderies perilloses i del Comitè Nacional del Transport per Carretera, amb la redacció següent:

«Disposició transitòria cinquena. *Règim d'obtenció del certificat de competència professional per al transport per carretera.*

El que disposen els apartats 3, 5, 6, 7, 8, 9 i 10 de l'annex II del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, no és aplicable fins a l'1 de gener de 2022.

Fins llavors, s'han de continuar aplicant en la realització dels exàmens per obtenir el certificat de competència professional per al transport per carretera les regles que contenen els articles 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13 i l'annex B) de l'Ordre ministerial de 28 de maig de 1999, per la qual es desplega el capítol I del títol II del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, en matèria d'expedició de certificats de capacitació professional.»

Disposició final vuitena. *Modificació del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19.*

Es modifica el Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19, en els termes següents:

U. L'apartat 2 de l'article 4 queda redactat de la manera següent:

«2. Es prorrog2a de manera automàtica fins al 30 de setembre de 2020 la vigència del bo social per als seus beneficiaris als quals venci amb anterioritat a la data esmentada el termini que preveu l'article 9.2 del Reial decret 897/2017, de 6 d'octubre.»

Dos. L'article 12 queda redactat de la manera següent:

«Article 12. *Sol·licitud de moratòria.*

Els deutors compresos en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret llei poden sol·licitar del creditor, fins al 29 de setembre de 2020, una moratòria en el pagament del préstec amb garantia hipotecària per a l'adquisició del seu habitatge habitual o d'immobles afectes a l'activitat econòmica que exerceixin empresaris i professionals. Els deutors han d'incloure, juntament amb la sol·licitud de moratòria, la documentació que preveu l'article 17 del Reial decret llei 11/2020, de 31 de març.»

Tres. Es fa una nova redacció de l'article 13, que queda redactat amb el contingut següent:

«Article 13. *Concessió de la moratòria.*

1. Una vegada efectuada la sol·licitud de la moratòria a la qual es refereix l'article 12 d'aquest Reial decret llei, l'entitat creditora l'ha d'implementar en un termini màxim de 15 dies.

2. Una vegada concedida la moratòria, l'entitat creditora ha de comunicar al Banc d'Espanya la seva existència i durada. Els imports que serien exigibles al deutor si no s'apliqués la moratòria no es consideren vençuts. Durant el període de suspensió no es reporta cap interès.

3. L'aplicació de la suspensió no requereix acord entre les parts, ni cap novació contractual, perquè tingui efectes, però s'ha de formalitzar en una escriptura pública i s'ha d'inscriure en el Registre de la Propietat. La inscripció de l'ampliació del termini inicial té plens efectes, si s'escau, davant dels creditors intermedis inscrits encara que no tingui el seu consentiment.

4. Quan el prestador i el prestatari beneficiari de la moratòria acordin una novació com a conseqüència de la modificació de les clàusules del contracte en termes o condicions contractuals que vagin més enllà de la mera suspensió a la qual es refereix l'article 13, han d'incorporar, a més de la resta d'aspectes que les parts pactin, la suspensió de les obligacions contractuals imposada per aquest Reial decret llei i sol·licitada pel deutor, així com la no meritació d'interessos durant la vigència de la suspensió.

5. Quan l'entitat financera concedeixi, simultàniament o successivament, una moratòria legal i una moratòria convencional, l'acord de moratòria convencional subscrit amb el deutor ha de recollir expressament el reconeixement de la moratòria legal, i s'han de suspendre els efectes de la moratòria convencional fins al moment en què aquella finalitzi.

6. Als efectes d'aquest article, s'entén per moratòria legal la que regulen els articles 13.3, 14 i 15 d'aquest Reial decret llei.

7. Als efectes d'aquest article, s'entén per moratòria convencional la que regulen els articles 7 i 8 del Reial decret llei 19/2020, de 26 de maig, pel qual s'adopten mesures complementàries en matèria agrària, científica, econòmica, d'ocupació i Seguretat Social i tributàries per pal·liar els efectes de la COVID-19.»

Disposició final novena. *Modificació del Reial decret llei 11/2020, de 31 de març, pel qual s'adopten mesures urgents complementàries en l'àmbit social i econòmic per fer front a la COVID-19.*

Es modifica el Reial decret llei 11/2020, de 31 de març, pel qual s'adopten mesures urgents complementàries en l'àmbit social i econòmic per fer front a la COVID-19, en els termes següents:

U. L'article 2 queda redactat de la manera següent:

«Article 2. *Pròrroga extraordinària dels contractes d'arrendament d'habitatge habitual.*

En els contractes d'arrendament d'habitatge habitual subjectes a la Llei 29/1994, de 24 de novembre, d'arrendaments urbans, en els quals, dins del període comprès des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei fins al 30 de setembre de 2020, finalitzi el període de pròrroga obligatòria que preveu l'article 9.1 o el període de pròrroga tàcita que preveu l'article 10.1, tots dos articles de l'esmentada Llei 29/1994, de 24 de novembre, d'arrendaments urbans, es pot aplicar, amb la sol·licitud prèvia de l'arrendatari, una pròrroga extraordinària del termini del contracte d'arrendament per un període màxim de sis mesos, durant els quals s'han de seguir

aplicant els termes i les condicions establerts per al contracte en vigor. Aquesta sol·licitud de pròrroga extraordinària ha de ser acceptada per l'arrendador, llevat que es fixin altres termes o condicions per acord entre les parts.»

Dos. Es modifica l'apartat 1 de l'article 4, que queda redactat de la manera següent:

«1. La persona arrendatària d'un contracte d'habitatge habitual subscrit a l'empara de la Llei 29/1994, de 24 de novembre, d'arrendaments urbans, que estigui en situació de vulnerabilitat econòmica, tal com la defineix l'article següent, pot sol·licitar de la persona arrendadora quan aquesta sigui una empresa o una entitat pública d'habitatge o un gran tenidor, entenen per tal la persona física o jurídica que sigui titular de més de deu immobles urbans, excloent-ne garatges i trasters, o una superfície construïda de més de 1.500 m², fins al 30 de setembre de 2020, l'ajornament temporal i extraordinari en el pagament de la renda, sempre que aquest ajornament o la condonació total o parcial de la renda no s'hagi aconseguit ja amb caràcter voluntari per acord entre totes dues parts.»

Tres. L'article 23 queda redactat de la manera següent:

«Article 23. *Sol·licitud de la suspensió.*

Els deutors compresos en l'àmbit d'aplicació de la suspensió de les obligacions derivades dels contractes de crèdit sense garantia hipotecària poden sol·licitar del creditor, fins al 29 de setembre de 2020, la suspensió de les seves obligacions. Els deutors han d'incloure, juntament amb la sol·licitud de suspensió, la documentació que preveu l'article 17.»

Quatre. Es fa una nova redacció de l'article 24, que queda redactat amb el contingut següent:

«Article 24. *Concessió de la suspensió.*

1. Una vegada efectuada la sol·licitud de la suspensió a què es refereix l'article 23 d'aquest Reial decret llei i acreditada la situació de vulnerabilitat econòmica, el creditor ha de procedir a la suspensió automàtica de les obligacions derivades del crèdit sense garantia hipotecària.

2. Igual que en la moratòria dels préstecs hipotecaris que regulen els articles 7 a 16 del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, l'aplicació de la suspensió no requereix un acord entre les parts perquè tingui efectes, ni cap novació contractual. La suspensió de les obligacions contractuals té efectes des de la sol·licitud del deutor al creditor, acompanyada de la documentació requerida, a través de qualsevol mitjà. No obstant això, si el crèdit o préstec està garantit mitjançant algun dret inscriptible diferent de la hipoteca o ha accedit al Registre de venda a terminis de béns mobles als efectes que preveu l'apartat 1 de l'article 15 de la Llei 28/1998, de 13 de juliol, de venda a terminis de béns mobles, és necessària la inscripció de l'ampliació del termini que suposi la suspensió, d'acord amb les normes generals aplicables.

3. Una vegada aplicada la suspensió el creditor ha de comunicar al Banc d'Espanya la seva existència i durada. Els imports que serien exigibles al deutor si no s'apliqués la moratòria no es consideren vençuts.

4. La suspensió té una durada de tres mesos ampliables mitjançant un acord del Consell de Ministres.

5. Quan el prestador i el prestatari beneficiari de la moratòria acordin una novació, com a conseqüència de la modificació de les clàusules del contracte en aspectes diferents de la suspensió a la qual es refereix l'article 13 del Reial decret llei 8/2020, de 17 de març, han d'incorporar, a més de la resta d'aspectes que les parts pactin, la suspensió de les obligacions contractuals imposades per aquest

Reial decret llei i sol·licitades pel deutor, així com la no meritació d'interessos durant la vigència de la suspensió.

6. Els drets aranzelaris notarialis derivats de la intervenció de pòlisses en què es formalitzi, si s'escau, la suspensió temporal de les obligacions contractuals derivades de qualsevol préstec o crèdit sense garantia hipotecària a què es refereix l'article 21 del Reial decret llei 11/2020, de 31 de març, són els que estableix el Decret de 15 de desembre de 1950 i es bonifiquen en un 50% amb un límit mínim de 25 euros i màxim de 50 euros, per tots els conceptes, incloent-hi les seves còpies i trasllats.

Els drets aranzelaris dels registradors derivats de la constància registral, si s'escau, de la suspensió temporal de les obligacions contractuals, a què es refereix l'article 21 de Reial decret llei 11/2020, de 31 de març, es minuten de conformitat amb l'article 36.9.g) de l'Ordenança aprovada per l'Ordre de 19 de juliol 1999, per la quantitat fixa de 6 euros.

Els drets aranzelaris notarialis i registrals derivats de la formalització i la inscripció que preveu aquest apartat els ha de satisfer, en tot cas, el creditor.

7. Quan l'entitat financera concedeixi, simultàniament o successivament, una moratòria legal i una moratòria convencional, l'acord de moratòria convencional subscrit amb el deutor ha de recollir expressament el reconeixement de la moratòria legal, i s'han de suspendre els efectes de la moratòria convencional fins al moment en què aquella finalitzi.

8. Als efectes d'aquest article, s'entén per moratòria legal la que regulen els articles 24.2 i 25 d'aquest Reial decret llei.

9. Als efectes d'aquest article, s'entén per moratòria convencional la que regulen els articles 7 i 8 del Reial decret llei 19/2020, de 26 de maig, pel qual s'adopten mesures complementàries en matèria agrària, científica, econòmica, d'ocupació i Seguretat Social i tributàries per pal·liar els efectes de la COVID-19.»

Cinc. L'article 29 queda redactat de la manera següent:

«Article 29. *Garantia de subministrament d'energia elèctrica, productes derivats del petroli, gas natural i aigua.*

Excepcionalment, fins al 30 de setembre de 2020, no es pot suspendre el subministrament d'energia elèctrica, productes derivats del petroli, inclosos els gasos manufacturats i els gasos líquids del petroli, gas natural i aigua als consumidors persones físiques en el seu habitatge habitual, per motius diferents de la seguretat del subministrament, de les persones i de les instal·lacions, encara que consti aquesta possibilitat en els contractes de subministrament o accés subscrits pels consumidors de conformitat amb la normativa sectorial que els sigui aplicable en cada cas.

Per acreditar davant del subministrador que el subministrament es produeix a l'habitatge habitual, el consumidor pot utilitzar qualsevol mitjà documental que acrediti de manera fefaent aquesta circumstància.

Així mateix, el període durant el qual estigui en vigor aquesta mesura no computa als efectes dels terminis compresos entre el requeriment fefaent del pagament i la suspensió del subministrament per impagament establerts en la normativa vigent o els contractes de subministrament, si s'escau.»

Sis. S'afegeixen dos nous apartats, 3 i 4, a la disposició final dotzena, amb la redacció següent:

«3. Els criteris per a la definició de vulnerabilitat econòmica i l'acreditació de condicions subjectives que estableixen els articles 5 i 6 mantenen la seva vigència fins als terminis que estableixen els articles 2 i 4.1, als efectes de les mesures incloses en aquests últims.

4. Els criteris per a la definició de vulnerabilitat econòmica i l'acreditació de les condicions que estableixen els articles 16 al 18, així com el que estableixen els articles 21, 22, 24, 25, 26 i 27, mantenen la seva vigència al llarg dels terminis que estableixen els articles 13 i 24 i l'article 12 del Reial decret 8/2020, de 17 de març, de mesures urgents extraordinàries per fer front a l'impacte econòmic i social de la COVID-19, per a l'aplicació de les mesures en l'àmbit de la suspensió de les obligacions derivades dels contractes de crèdit sense garantia hipotecària i en l'àmbit de la moratòria de deute hipotecari, segons que correspongui.»

Disposició final desena. *Modificació del Reial decret legislatiu 1/1996, de 12 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de propietat intel·lectual, en què es regularitzen, s'aclareixen i s'harmonitzen les disposicions legals vigents sobre la matèria.*

Es modifica l'apartat f) de l'article 159 del text refós de la Llei de propietat intel·lectual, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/1996, de 12 d'abril, en què es regularitzen, s'aclareixen i s'harmonitzen les disposicions legals vigents sobre la matèria, que queda redactat en els termes següents:

«f) Les disposicions adequades per assegurar una gestió lliure d'influències dels usuaris del seu repertori. Aquestes disposicions han de vetllar perquè els titulars de drets que pertanyin a empreses usuàries no ocupin més del cinquanta per cent dels llocs en els òrgans de govern i no participin en les preses de decisió en què hi pugui haver un conflicte d'interès. En tot cas, l'entitat de gestió ha d'adoptar mesures per evitar una utilització preferencial injusta de les obres i prestacions protegides, en particular per aquells titulars de drets, i fins i tot pot establir restriccions al repartiment.»

Disposició final onzena. *Modificació del Reial decret llei 5/2015, de 30 d'abril, de mesures urgents en relació amb la comercialització dels drets d'explotació de continguts audiovisuals de les competicions de futbol professional.*

S'afegeixen dos nous paràgrafs a l'apartat 1 de l'article 1 del Reial decret llei 5/2015, de 30 d'abril, de mesures urgents en relació amb la comercialització dels drets d'explotació de continguts audiovisuals de les competicions de futbol professional, amb la redacció següent:

«Els continguts audiovisuals esmentats comprenen els esdeveniments que es portin a terme en el terreny de joc, incloent-hi les zones del recinte esportiu visibles des d'aquest, des dels dos minuts anteriors a l'hora prevista per a l'inici de l'esdeveniment esportiu fins al minut següent a la seva conclusió, i inclouen els drets per a la seva emissió tant en directe com en diferit, en la seva integritat i en versions resumides o fragmentades, destinats a la seva explotació en el mercat nacional i en els mercats internacionals.

El que preveu aquest apartat s'entén sense perjudici de l'emissió de breus resums informatius a què fa referència l'article 19.3 de la Llei 7/2010, de 31 de març, general de la comunicació audiovisual.»

Disposició final dotzena. *Modificació del Reial decret llei 21/2020, de 9 de juny, de mesures urgents de prevenció, contenció i coordinació per fer front a la crisi sanitària ocasionada per la COVID-19.*

S'afegeixen tres nous apartats, 4, 5 i 6, a l'article 31 del Reial decret llei 21/2020, de 9 de juny, de mesures urgents de prevenció, contenció i coordinació per fer front a la crisi sanitària ocasionada per la COVID-19, amb la redacció següent:

«4. S'habiliten els funcionaris de la Inspecció de Treball i Seguretat Social integrants del cos superior d'inspectors de Treball i Seguretat Social, i del cos de

sotsinspectors laborals, escala de Seguretat i Salut Laboral, per vigilar i requerir i, si s'escau, estendre actes d'infracció, en relació amb el compliment per part de l'ocupador de les mesures de salut pública que estableixen els paràgrafs a), b) i c) de l'article 7.1, i el seu paràgraf d), quan afectin les persones treballadores.

L'habilitació esmentada s'estén als funcionaris habilitats per les comunitats autònomes per dur a terme funcions tècniques comprovatòries, als quals es refereix l'article 9.2 de la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, d'acord amb les facultats que tenen atribuïdes.

5. L'incompliment per l'ocupador de les obligacions a les quals es refereix l'apartat anterior constitueix una infracció greu, que és sancionable en els termes, pels òrgans i amb el procediment que estableix per a les infraccions greus en matèria de prevenció de riscos laborals el text refós de la Llei sobre infraccions i sancions en l'ordre social, aprovat pel Reial decret legislatiu 5/2000, de 4 d'agost.

En el cas d'incompliments de les administracions públiques, s'ha de procedir de conformitat amb el procediment especial que preveu el Reial decret 707/2002, de 19 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament sobre el procediment administratiu especial d'actuació de la Inspecció de Treball i Seguretat Social i per a la imposició de mesures correctores d'incompliments en matèria de prevenció de riscos laborals en l'àmbit de l'Administració General de l'Estat, o la normativa autonòmica aplicable.

6. El règim que preveuen els apartats 4 i 5 es pot adaptar en allò que les comunitats autònomes determinin dins del seu àmbit de competències.»

Disposició final tretzena. *Títol competencial.*

1. Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.13a, 16a i 20a, que atribueixen a l'Estat la competència exclusiva en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica; sanitat exterior, bases i coordinació general de la sanitat; marina mercant i abanderament de vaixells, ports d'interès general, aeroports d'interès general, control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri.

2. A més, el capítol III, els articles 32 i 33 i la disposició addicional tercera, així com les disposicions finals quarta i sisena, es dicten a l'empara de les competències exclusives que corresponen a l'Estat en matèria d'hisenda general, de conformitat amb el que disposa l'article 149.1.14a de la Constitució espanyola.

3. Els articles 18 a 23, l'article 30 i les disposicions finals vuitena i novena s'emparen, addicionalment, en les competències exclusives que corresponen a l'Estat en matèria de legislació mercantil, processal i civil, de conformitat amb l'article 149.1.6a i 8a de la Constitució espanyola.

4. Els articles 24 i 25, que afecten únicament els contractes de concessió de competència estatal, es dicten a l'empara de l'article 149.1.18a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives.

5. Els articles 26 a 29 i la disposició final setena es dicten a l'empara de l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma, així com de trànsit i circulació de vehicles de motor.

6. La disposició final desena es dicta a l'empara de l'article 149.19a de la Constitució espanyola, que estableix la competència exclusiva de l'Estat en matèria de legislació sobre propietat intel·lectual i industrial.

7. La disposició final onzena es dicta a l'empara de les competències de l'article 149.1.13a i 27a de la Constitució espanyola, que reserven a l'Estat la competència exclusiva sobre les bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i sobre les normes bàsiques del règim de premsa, ràdio i televisió i, en general, de tots els mitjans de comunicació social, sense perjudici de les facultats que en el seu desplegament i execució corresponguin a les comunitats autònomes.

8. La disposició final dotzena es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.7a i 16a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència en matèria de legislació laboral i sanitat exterior, bases i coordinació general de la sanitat.

Disposició final catorzena. *Salvaguarda del rang de certes disposicions reglamentàries.*

Es manté el rang reglamentari de les següents normes modificades per aquest Reial decret llei:

a) Apartat TAE.ORO.COE.110 del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques, modificat per la disposició final tercera d'aquest Reial decret llei.

b) La disposició transitòria cinquena del Reial decret 70/2019, de 15 de febrer, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres i altres normes reglamentàries en matèria de formació dels conductors dels vehicles de transport per carretera, de documents de control en relació amb els transports per carretera, de transport sanitari per carretera, de transport de mercaderies perilloses i del Comitè Nacional del Transport per Carretera, modificada per la disposició final vuitena d'aquest Reial decret llei.

c) Els annexos I II d'aquest Reial decret llei.

Disposició final quinzena. *Habilitació per al desplegament reglamentari.*

S'habiliten el Govern i la persona titular del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, en l'àmbit de les seves competències respectives, per dictar les disposicions i adoptar les mesures necessàries per al desplegament i l'execució del que disposa aquest Reial decret llei.

Disposició final setzena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 7 de juliol de 2020.

FELIPE R.

El president del Govern,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

ANNEX I

Metodologia del càlcul de la quantia compensatòria en els contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general de competència estatal

1. Càlcul del resultat en termes unitaris del període de vigència de l'estat d'alarma:

$$\text{Ingrés.km (n)} - \text{Cost.km (n)} = \text{Resultat.km (n)}$$

On:

Ingrés.km (n): són els ingressos declarats pel contractista per al període analitzat.

Cost.km (n): són els costos declarats del període analitzat, inclosos els costos de desinfecció dels vehicles utilitzats, amb un màxim de 20 € per vehicle i dia.

2. Càlcul del resultat en termes unitaris del període equivalent de l'any anterior:

$$\text{Ingrés.km (n-1)} - \text{Cost.km (n-1)} = \text{Resultat.km (n-1)}$$

On:

Ingrés.km (n-1): són els ingressos de comptabilitat analítica (n-1).

Cost.km (n-1): són els costos anuals de comptabilitat analítica (n-1).

3. Càlcul dels valors absoluts:

$$\text{valors unitaris} \times \text{km recorreguts}$$

Km.recorreguts (n): declarat pel contractista per al període analitzat.

Km.recorreguts (n-1): veh.km totals declarats per al període equivalent de l'any anterior (n-1).

4. Càlcul de la quantia total de la compensació econòmica:

$$\text{Resultat (n-1)} = \text{Resultat (n)} + \text{COMPENSACIÓ ECONÒMICA}$$

$$\text{COMPENSACIÓ ECONÒMICA} = \text{Resultat (n-1)} - \text{Resultat (n)}$$

(No hi ha dret a compensació si el resultat és negatiu.)

On:

n és el període analitzat de l'any 2020.

n-1 és el període equivalent de l'any 2019.

El valor absolut dels costos del període analitzat no pot superar el valor de l'expressió:

$$[0,35 * \text{km.recorreguts (n-1)}] + [0,65 * \text{km.recorreguts (n)}] * 1,34 \text{ €}$$

ANNEX II

Contingut de la sol·licitud i documentació que s'hi ha d'adjuntar en els procediments relatius a la compensació econòmica dels contractes de gestió de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera d'ús general de competència estatal

A) Els sol·licitants han d'incloure, en tot cas, en la seva sol·licitud les dades següents, ordenades com s'indica:

- a) Nom o denominació social i número d'identificació fiscal, dades de la persona que actua en representació del sol·licitant, si s'escau, i codi i denominació del contracte.
- b) Ingressos, viatgers, viatger-quilòmetre i ingrés-quilòmetre obtinguts durant el període de vigència de l'estat d'alarma o en el període analitzat.
- c) Costos suportats en el període analitzat. Cost-km calculat.
- d) Vehicle-quilòmetre recorreguts en el període analitzat.
- e) Resultat obtingut del període analitzat.

B) A les sol·licituds s'hi ha d'adjuntar la documentació següent:

- a) Informe de verificació comptable dels ingressos i els costos suportats dut a terme per un expert independent.
- b) Relació de la flota adscrita al contracte en data 14 de març de 2020, amb especificació del nombre de vehicles i el número de matrícula.
- c) Relació dels vehicles i els dies utilitzats en el marc del contracte durant el període analitzat.
- d) Relació de les factures emeses per empreses externes per a la desinfecció dels vehicles, amb expressió de l'import per matrícula de vehicle i el període.
- e) Compte d'explotació, de conformitat amb el que estableix l'Ordre PRE/907/2014, de 29 de maig, per la qual s'implanta un model de comptabilitat analítica a les empreses contractistes que presten serveis de transport regular d'ús general, per a l'exercici 2019.