

I. XEDAPEN OROKORRAK**ESTATUKO BURUZAGITZA**

7432 *26/2020 Errege Lege Dekretua, uztailaren 7koa, COVID-19ak izan duen eraginari aurre egite aldera garraio- eta etxebizitza-arloko ekonomia suspertzeko neurriena.*

I

Joan den 2020ko martxoaren 11n, Osasunaren Mundu Erakundeak nazioarteko pandemiatzat jo zuen COVID-19aren ondoriozko osasun-larrialdia. Birusa azkar hedatu da, bai gure herrialdean, bai nazioartean. Hori ikusita, azkar erreakzionatu behar izan da eta neurri gogorak hartu behar izan dira, presaka, inoiz ez bezalako krisialdi horrek osasunaren arloan ez ezik ekonomian eta gizartean ere daukan eragina arintzeko.

Ministroen Kontseiluak, martxoaren 12an, ostegunean, ezohiko bilkuran, pandemiaren hedapenari aurre egiteko premiazko lehen neurriak hartu zituen, COVID-19aren eragin ekonomikoari aurre egiteko presako neurriak hartzen dituen martxoaren 12ko 7/2020 Errege Lege Dekretuaren bitartez bereziki.

Une horretatik aurrera, pandemiari eman beharreko erantzunaren artikulazio juridikoa bi konstituzio-tresnaren inguruan egituratu zen: batetik, alarma-egoeraren deklarazioa eta horren arabera hartutako neurriak, eta, bestetik, ondoz ondoko errege lege-dekretuak, zeinak nagusiki bideratu baitira pandemiak eta pandemia geldiarazteko hartutako neurriak esparru sozioekonomikoan sortzen ari diren ondorio eta eragin negatiboak arintzera.

COVID-19ak eragindako osasun-krisiak eta haren bilakaerak agerian ipini dute erronka handia dela herritarren osasuna babestea eta aldi berean ondorio sozioekonomikoak murrizten eta arintzen ahalegintzea ekonomia handik eta hemendik jasaten ari den nahasmenduak konpontzeko eta arintzeko neurrien bitartez.

Europar Batasunak zenbait komunikazio eta gidalerrotan onartu du COVID-19aren gaixotasunak eragin handia daukala gure garraio-sistemetan eta konexioetan. Batzordeak, martxoaren 13an argitaratutako komunikazioan, eragin ekonomikoa arintzeko bere berehalako erantzuna azaldu zuen, eta Batasuneko estatuen jarduna koordinatzeko beharra ekonomiak aurrera egingo badu. Horrez gainera, Batzordeak aitortu zuen garraioaren sektorea zela larrien kolpatuenetakoa, eta zenbait neurri proposatu zituen salgaien fluxua eta hornikuntza-katea bermatzeko, joan-etorriak posible egiteko, barruko merkatuaren jarduna babesteko eta garraioa ziurtatzeko.

Pandemiari aurre egiteko ezarri diren neurrien ondorioz, erabat murriztu da sektoreko jarduna; batez ere, bidaiarien garraioan. Salgaien garraioari ez diote hainbeste eragin; horretan lagungarriak izan dira salgaien trafikoari eusteko egin diren ahalegin kolektiboak. Nolanahi ere, murriztu egin da, jarduera ekonomikoan gertatu den jaitsieraren ondorioz eta hornikuntza-kateetan izan diren nahasmenduen eraginez.

Egoera horretan, Batzordeak onartutako gidalerroen arabera garraioaren arloan ezarri diren neurriek hiru ardatz nagusi dituzte: batetik, langileen eta bidaiarien osasuna babestea eta funtsezko ondasunak eta zerbitzuak eskura egotea bermatzea; bestetik, sektoreko enpresei likidezia ematea, zenbait finantza-tresnaz baliatuz (zergen arlokoak barne), koronabirusaren krisiak eragindako finantza-nahasmenduei epe laburrean aurre egiteko eta COVID-19a hedatzen den denboran eta ondoren enpresa horien bideragarritasuna eta jarduera ekonomikoaren jarraipena babesteko; eta, azkenik, administrazio-zamak murriztea, administrazio-prozedura batzuk erraztuz eta azkartuz, segurtasun juridikoa bermatuta eta kontuan edukita jarduerak indarberritzeko eta aurrera eramateko bete behar diren izapideak berehala arintzeko orduan erakundeek duten administrazio-ahalmena.

Hiru ardatz horiek gogoan izanda erabaki da nondik jo garraioaren arloko neurriak hartzeko orduan aldi honetan, hau da, krisia hasi zenetik orain arte, jarri diren baliabide juridikoen bitartez. Neurriak unean uneko beharrezan araberakoak izan dira, bidezkoak

eta berariazkoak garraio bide bakoitzerako, hots, garraio bide bakoitzaren ezaugarrietara moldatuak.

Horrenbestez, Alarma, Salbuespen eta Setio Egoerei buruzko ekainaren 1eko 4/1981 Lege Organikoak Gobernuari ematen dion ahalmena baliatuz eta lege horren laugarren artikulua b) apartatuan («osasun-krisiak, hala nola epidemiak eta kutsadura-egoera larriak») eta d) apartatuan («premia biziko produktuen hornidurarik gabeko egoerak») ezartzen diren egitatezko kasuen arabera, Gobernuak martxoaren 14ko 463/2020 Errege Dekretua onartu zuen, COVID-19ak eragindako osasun-krisia kudeatzeko alarma-egoera deklaratzeko duena.

Errege-dekretu horren hitzaurrearen arabera, xedapen honetako neurriak Gobernuak herritarren osasuna eta segurtasuna babesteko, gaixotasunaren aurrerakada geldiarazteko eta osasun publikoaren sistema indartzeko hartutako erabaki irmoaren barruan sartzen dira.

Arau horrek, zirkulazio-askatasuna mugatzen zuten neurriez gain (zirkulazio-askatasuna, legeak xedatzen duen bezala, baldintza jakin batzuen pean geratu zen), geldiarazpen-neurri ugari ezartzen zituen zenbait eremutan, eta horietako bat garraio-arloa zen. Eskuordetutako agintaritzak eskudun izendatutako ministroei martxoaren 14ko 463/2020 Errege Dekretuak eta haren luzapenek ematen dizkieten ahalmenak eta, batez ere, Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako ministroari beraren eskumeneko sektorerako —garraioen sektorerako— emandakoak oinarritzat hartu ziren araudia onartzeko. Hain zuzen ere, neurri osagarriak hartu ziren salgaien eta bidaiarien garraio-zerbitzuak behar bezala ematen zirela bermatzeko, ziurtatu zen Internet bidez, telefonoz edo postaz erositako produktuen hornikuntza eta entrega gauzatzen zirela eta pertsonak, ondasunak eta lekuak ondo babestuta zeudela, eta hori guztia osasun-krisiaren bilakaeraren arabera, eta aintzat hartuz eskura zeuden adierazle nagusiak, Estatuan bildutako esperientzia, beste herrialde batzuetan gertatu denarekin alderatuz egindako analisia, bai eta Europar Batasunaren gomendioak eta gidalerroak eta Osasunaren Mundu Erakundeak emandako orientazioak ere.

Alarma-egoeraren azken luzapenaren indarraldia amaituta, eta kontuan hartuta ezen, pertsonen osotasun fisikoaren eta osasunaren bermea arriskuan jartzen duten epidemia-agerraldi eta transmisio-kate berriak agertuta, neurri horiek automatikoki indargabetzeak arriskuak ekar litzakeela, botere publikoek prebentzio-neurrien bidez osasun publikoa antolatzeke eta babesteko duten betebeharrak konstituzionalaren ikuspegitik, ekainaren 9ko 21/2020 Errege Lege Dekretua onartzeko oinarriak jarri dira (21/2020 Errege Lege Dekretua, ekainaren 9koa, COVID-19ak eragindako osasun-krisialdiari aurre egiteko prebentzio, geldiarazte eta koordinazioko premiazko neurriena). Horren xedapenen artean zenbait neurri ezartzen dira garraio bideetako langileen eta bidaiarien osasuna babesteko, eta gero neurri horiek osatu egin ditu ekainaren 23ko 23/2020 Errege Lege Dekretuak, ekonomia suspertze aldera energiaren arloko eta beste eremu batzuetako neurriak onartzen dituenak, seigarren xedapen gehigarrian.

Osasun-krisiak ekonomiari egin dizkion kalteak arintzeko neurri multzoaren bigarren ardatzari dagokionez, hasiera-hasieratik zenbait neurri ekonomiko eta sozial hartu dira langileen babesa bermatzeko eta sektore ekonomikoaren ekoizpen-ehunari eusteko: zenbait errege lege-dekretutan xedapen artikulatuak ezarri dira baliabide nazionalak mugiarazteko, ondorio kaltegarri horietatik babesteko asmoarekin.

Errege lege-dekretu hauek dira garrantzitsuenak: 8/2020 Errege Lege Dekretua, martxoaren 17koa, COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurriena; 15/2020 Errege Lege Dekretua, apirilaren 21koa, Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premiazko neurri osagarriena; 25/2020 Errege Lege Dekretua, uztailaren 3koa, Ekonomiaren suspertzea eta enplegua bultzatzeko premiazko neurriena.

Hala ere, garraio bide bakoitzean diharduten pertsona fisikoak eta juridikoak (publikoak eta pribatuak) hainbat izaera juridikotakoak izanik, eta hainbat egitura eta araubide juridiko dauzkaten gero, denek ez dituzte eduki aukera berak finantza-arloko finantzabideak eta likidezia-iturriak eskuratzeko, ez eta Gobernuak ekonomia indarberritzeko asmoarekin baliabide publikoak mobilizatzeko onartu dituen tresnak baliatzeko ere.

Erreformak artikulatzeko erabili den hirugarren ardatzari dagokionez, COVID-19aren ondoriozko osasun-krisia hasi denetik Europar Batasunak eman dituen gidalerroak hartu dira kontuan. Gidalerro horiek administrazio-prozedurak errazteko eta azkartzeko izan dira, eta asmoa zen jarduera ekonomikoa hainbeste ez geldotzea eta estatuek Batasunaren xedapen eta gidalerro batzuekin bat etorri hartu dituzten neurriek ahalik onura gehien ekartzea. Neurri horiek xede hauek izan dituzte: batetik, neurri batzuk aplikatzen hasi behar diren egunak atzeratzea COVID-19aren pandemian, kontuan hartuta nolako ondorio kaltegarriak izan dituzten administrazio-prozedura arruntak betetzeko orduan konfinamenduak eta lan-baldintzetan eta langile-aukeran gertatu diren aldaketek eta, horiekin batera, pandemiaren ondorio kaltegarriak kudeatzeko lanen zama gehigarriak; bestetik, murrizketak kendu ondoren, prozedurei berriz heltzea, kontuan hartuta nolakoak diren sistemaren ahalbideak eta nolako beharra dagoen jarduerari ahalik azkarren ekiteko.

Egoera nolakoa den aintzat hartuta, eta gogoan izanda zer neurri hartu diren orain arte, zer bilakaera izan duen egoera epidemiologikoak eta zer irizpide azaldu dituzten nazioarteko erakundeek eta Batasuneko erakundeek, gure inguruko herrialde batzuen ildotik, honako errege lege-dekretu hau onartzen da, orain arte hartutako neurrien ezinbesteko osagarria izan dadin eta ezaugarri bereziak dituzten eta horregatik neurri horiek konpondu ezin dituzten arloak estal ditzan. Horrela, garraioen sektorearen suspertze ekonomikoaren oinarri izango diren hiru ardatzak sendotuko dira.

Horrez gainera, errege lege-dekretu honetan etxebizitzaren arloko zenbait neurri ekonomiko eta sozial ezartzen dira familien eta pertsona kalteberen babesa bermatzeko.

II

Errege lege-dekretu honek zazpi kapitulu, 34 artikulua, hiru xedapen gehigarri, xedapen indargabetzaile bat, hamasei azken xedapen eta bi eranskin ditu.

I. kapituluak, xedea ezartzen da, xedapen orokor gisa.

II. kapituluak (2-7 artikulua), aireko garraioa arautzen da. Kapitulu horretan, gidalerro operatibo batzuk txertatzen dira barruko ordenamendu juridikoan, Europar Batasunaren Aire Segurtasuneko Agentziak (EASA) eta Gaixotasunak Kontrolatzeko Europako Zentroak (ECDC, ingelesez: *European Centre for Disease Prevention and Control*) COVID-19aren pandemian aireko bidaiariak eta hegazkinetako langileak kudeatzeko emandakoak, eta ezartzen da gidalerro horiek nahitaez bete behar dituztela lurralde nazionalen trafiko zibilarekin lan egiten duten aireportuen kudeatzaileek, aireportu horietan ari diren hegazkin-konpainiek (are hegazkin-taxien konpainiek eta hegaldi orokorrak egiten dituztenek ere), bai eta aireportuetako zerbitzu osagarriak egiten dituzten enpresek ere. Hala ere, autonomia-erkidegoek interes orokorrekoak ez diren aireportuen gainean dauzkaten eskumenak kontuan hartuz (gaur egun: Lleida-Alguire, Andorra-La Seu de Urgell eta Teruel), gidalerro horiek autonomia-erkidegoen eskumeneko aireportuetan ezartzeko, erkidegoek beren eskumenak baliatuz arautzen dutena aplikatuko da.

Gidalerroak batez ere teknikoak eta operatiboak dira, eta haien bidez Europar Batasunak ematen dituen gomendioak COVID-19aren bilakaeraren, gaixotasunaren ezagutzaren eta bera detektatzeko eta ezabatzeko eskura dauden baliabide tekniko eta medikoen arabera egokituko dira. Horrenbestez, hori guztia kontuan hartuta, hoberena da gidalerro horien aplikazioan Aireko Garraioa Sustatzeko Espainiako Batzordeak (hemendik aurrera Sustapen Batzordea) finkatzea (gaztelaniaz) zein dauden indarrean aldi bakoitzean. Horrela, azkar egokitu ahal izango gara pandemiaren bilakaerara eta, gainera, aireko garraioan SARS-Cov-2 koronabirusa kutsatzeko arriskua murrizteko ezartzen diren neurriak neurritzeko eta eraginkorrak izatea bermatuko da.

Sustapen Batzordea otsailaren 6ko PRE/248/2003 Aginduak arautzen du (agindu horren bidez, Aireko Garraioa Sustatzeko Espainiako Batzordea sortzen da eta beraren osaera eta egitekoak finkatzen dira). Sustapen Batzordea Estatuko Administrazio Orokorraren kide anitzeko organo bat da, eta bertan ordezkariak dute aireportuetako instalazioetan bidaiarien joan-etorriak segurtasunarekin era eraginkortasunarekin antolatze lan egiten duten eragile nagusiek: Osasun Ministerioak, Barne Ministerioak, Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioak, Ogasun Ministerioak eta

interes orokorreko aireportuen sarearen kudeatzaileak (AENA SME, SA). Batzordea egokia da ezarrita daukan egitekorako, honako arrazoi hauengatik: beraren osaera den bezalakoa izatea; beraren jardunean, besteak beste, hegazkin-konpainiak eta beren interesak ukituta gerta daitezkeen entitate, elkarte edo elkartzeko pribatuak parte hartzekoak izatea; aplikatu beharreko gomendioak batez ere teknikoak izatea.

Errege lege-dekretu honetan ezartzen denaren arabera, Sustapen Batzordeak deklaratu ahal izango du antzekoa dela aireko garraioan SARS-Cov-2 birusaz kutsatzeko arriskua minimizatzen EASAk eta ECDCk ematen dituzten eta argitaratzen diren gidalerroen eraginkortasuna eta COVID-19aren pandemian aireko bidaiariak eta hegazkinetako langileak kudeatzeko nazioarteko beste gomendio batzuen eraginkortasuna. Elkarrekotasun-printzipioa aplikatuz, Batasunetik kanpoko hegazkin-konpainiek nazioarteko gomendio baliokideak betetzea EASA/ECDC gidalerroak betetzea bezala da. Horrenbestez, elkarrekotasun-printzipioari esker ez zaie ezarriko bidegabeko murrizketarik COVID-19a kutsatzeko arriskua murrizteko neurri baliokideak aplikatzen dituzten Batasunetik kanpoko aireko garraio konpainiei.

Halaber, aireportuen kudeatzaileek eta azpiegitura horietan diharduten hegazkin-konpainiek prozedura egokiak ezarri beharko dituzte aurrez aipatutako gidalerroak betetzen direla ziurtatzeko, eta bidaiariei informazioa eman beharko diete gidalerro horiek aplikatzean ezarri behar dituzten neurri prebentiboez.

Gainera, aireportura joateko debekua ezartzen zaie COVID-19a izan dezaketela-eta edo gaixotasunaren zantzu nabarmenak dauzkatala-eta etxean bakartuta egon behar duten bidaiariei.

Bidaiariak eta aireportu-azpiegiturretan lan egiten duten pertsonak babesteko asmoarekin, aireportuetako terminala honako hauei baino ez zaie utziko sartzen: bidaiaria-txartela edo ontziratze txartela duten pertsonak (eta haien laguntzaileei, behar den kasuetan) eta aireportuan lan egiten duten langile baimenduei.

II. kapituluak bururatzeko, ahalmena ematen zaio Sustapen Batzordeari berezkoak dituen koordinazio-lanak egin ditzan argitaratutako EASA/ECDC gidalerroak zehazten eta aplikatzen, eta horien aplikaziorako behar den gida-materiala argitara dezan, eta Aire Segurtasunaren Estatuko Agentziari agintzen zaio egiazta dezala argitaratutako EASA/ECDC gidalerroak betetzen ote dituzten horretara behartuta dauden subjektuek, aireko garraioko segurtasuna eta aire-nabigazioko sistemak eta aireportuetako segurtasun-sistemak antolatze, gainbegiratzeko eta ikuskatzeko dauzkan eskumenez baliatuz, eta batez ere aireko garraioaren sustapenaren arloan dauzkan eskumenez, bere estatutuen 9.1 artikuluan i) letran ezartzen denarekin bat etorri (estatutu horiek otsailaren 8ko 184/2008 Errege Dekretuaren bidez onartu ziren).

III. kapituluak (8-14 artikulua), itsas garraioaren sektorea arautzen da. Hain zuzen ere, berriro egiten dira Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premia neurri osagarrien apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuak 16. artikulutik 20.era hasiera batean ezartzen dituen neurriak, hobetzeko eta maiatzaren 25eko (EB) 2020/697 Erregelamendua moldatzeko (erregelamendu horren bidez (EB) 2017/352 Erregelamendua aldatzen da, portuak kudeatzen dituzten erakundeek edo horren gaineko eskumena duten agintaritzek malgutasuna aplikatzeko aukera izan dezaten portu-azpiegituren tasen kobrantzan COVID-19aren agerraldian).

Hain zuzen ere, 8. artikulua bere aurrekoa aldatzen du, Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premia neurri osagarrien apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuaren 16. artikulua: artikulua horren 3. apartatua ezabatzen du, erredundantea baita 2. apartatuarekin, COVID-19aren ondorioz portuetako agintaritzek gutxieneko trafikoak murriztuko dituzte-eta zigorrik ez izateko. Izan ere, 3. apartatua bere horretan utziz gero, ez litzateke zehapenik egongo trafikoaren jaitsiera osasun-krisiari egotzi ezin zaionean; beraz, horrelako jaitsierak gertatuz gero, ez litzateke izango bidezkoa zehapenak ez ezartzea.

9. artikulua Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premia neurri osagarrien apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuaren 17. artikuluan ondorengoa da. 17. artikulua horretan, okupazioaren gaineko tasari dagozkion neurriak ezartzen ziren. Bada, 9. artikulua aldatzea hauek egiten ditu: murrizketa aplikatu ahal izateko eskatzen den

gertaera hobeto zehazten da; 2020ko ekitaldian sortzen diren likidazio guztietan ere aplikatu ahal izango da, aldi baterako, kontuan eduki baita badaudela seihilekoko likidazioak, aldez aurretik sortu direnak eta aurreko dekretuaren arabera murrizketarik gabe gelditzen zirenak; «kalte nabarmenen» kontzeptua zehazten da; zehatzago finkatzen da zenbatekoa izango den murrizketa (ehunekoa) jardueraren jaitsieraren arabera, emandako edo baimendutako jabari publikoko espazioan egiten den jarduera-motaren arabera eta portu-agintaritzaren egoera ekonomiko-finantzarioaren arabera; argitzen da murrizketa aplikatu ahal izango zaiela bai tasaren kuotari bai lehiaketetan eskaintzen diren zenbateko gehigarriei, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 180. artikulua xedatzen duenarekin bat etorri; lege-estaldura ematen da, berariaz, murrizketa behin-behinean aitortzeko eta gero egiaztatzeko; ezartzen da ematen diren behin-behineko likidazioak manuaren testu berriarekin bat etorri egingo direla eta ez dela sortuko berandutze-interesik, likidazioa Administrazioaren aldekoa izan zein subjektu pasiboen aldekoa izan; eta Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 178. artikulua aipamena ezabatzen da, zeren eta, zerga-onura ondo zenbatuta dagoela lege-mailako arauan, ez baitu ezer gehitzen eta nahasmendua sortzen baitu.

10. artikuluan, Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premiazko neurri osagarrien apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuaren 18. artikuluan jardueraren gaineko tasari buruz ezartzen ziren neurri berak ezartzen dira.

11. artikuluan, Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premiazko neurri osagarrien apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuaren 19. artikuluan itsasontziaren gaineko tasaz ezarritakoa aldatzen da, (EB) 2017/352 Erregelamendua aldatzen duen maiatzaren 25eko 2020/697 Erregelamendura egokitzeko. Aldaketa horri esker, portuak kudeatzen dituzten erakundeek malguago jokatu ahal izango dute tasen kobrantzan, COVID-19aren agerraldian, 2020ko martxoaren 1etik abenduaren 31ra arte, hau da, apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuak 19. artikuluan ezartzen duena baino aldi luzeagoan (aldi hori 15/2020 Errege Lege Dekretua onartzen zenetik alarma-egoera amaitu artekoa zen). Beste alde batetik, bertan ezartzen den murrizketa handitzen da, S oinarriko zenbatekoa euro batekoa izango da eta.

12. artikuluan, ezartzen den erregulazio berriaren xedea da portuetako tasen likidazioa geroratzeko aukera —20. artikuluan arautua— maiatzaren 25eko (EB) 2020/697 Erregelamendura egokitzea, 11. artikuluan berriaren itsasontzien gaineko tasarekin egin den bezala (20. artikuluan hori oraingo 12. artikuluaurrekoa da).

Okupazioaren gaineko tasa, berriz, erregelamendu horren aplikazio-eremutik kanpo dago, (EB) 2017/352 Erregelamendua aplikazio-eremutik kanpo baitago. Oraindik aurrera tasa hori 2020ko ekitaldi osoan geroratu ahal izango da; izan ere, kasu gehienetan tasa aldez aurretik likidatzen eta ordaintzen da, urtean edo sei hilean behin, eta urtarrilaren 1ean sortzen da, eta, horregatik, egungo erregulazioaren arabera, ezin geroratu daitezke COVID-19aren krisiak kalte nabarmen egindako aldietako likidazioak.

14. artikuluan, koefiziente zuzentzaileak eta hobariak arautzen dira. Haren helburua da portuetako agintaritzek 2020. urtean lortzen dituzten ezohiko errenten ondorioz ez igotzea tasen koefiziente zuzentzaileak (igoera hori Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginean aurreikusita dago, 166. artikuluan). Igoera hori saihestu behar da, errentagarritasun negatibo hori koiunturala baita, ez diru-sarreraren galera egiturazko baten ondoriozkoa.

Azkenik, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 245. artikulua 3. apartatuan ezartzen da portu-agintaritzaren bakoitzarentzat urte bakoitzerako arautzen diren hobarien gehieneko zenbatekoa ezin dela izan enpresa-plana adosten den urtearen aurreko ekitaldian itsasontzien, bidaiarien eta salgaien gaineko tasetan guztira bildutako zenbatekoaren ehuneko 20 baino handiagoa. Beraz, 2020ko edo 2021eko tasen murrizketen eta trafiko-galeraren ondorioz, urritu egingo da urteko tasetan bildutako zenbatekoa, eta horrek dauden hobariak ezabatzea ekar lezake; 14. artikuluan ezartzen den erregulazioari esker, hori ez da gertatuko.

IV. kapituluan (15-17 artikulua), trenbideko garraioaren sektorea arautzen da.

15. artikuluan, handitu egiten da RENFE-Operadorak 2020ko ekitaldirako zorpetzeko daukan baimenaren muga (baimen hori Estatuko 2018ko Aurrekontu Orokorrei buruzko Legean ezartzen da, eta, 2020an, luzatu egin ziren aurrekontuok, Espainiako Konstituzioaren 134.4 artikuluan ezartzen denarekin bat etorritik).

16. eta 17. artikuluetan, ezohiko kreditu bat ematen da, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre SA (SEITTSA) sozietateak ordainketa batzuk egin ahal izan ditzan. 2015. urtean, Sustapen Ministerioak eta Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre SA SEITTSA sozietateak hitzarmen hau sinatu zuten: «Zuzeneko kudeaketarako hitzarmena, Estatuko Administrazio Orokorraren, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre SA sozietatearen eta Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) eta ADIF Alta Velocidad enpresa-entitate publikoen artekoa, zenbait trenbide-azpiegitura sustatzeko eta eraikitzeko. 2006, 2007, 2008 eta 2009ko hitzarmenen bat-egitea».

Urte berean, Sustapen Ministerioak eta sozietate horrek beste hitzarmen bat ere sinatu zuten: «Zuzeneko kudeaketarako hitzarmena, Estatuko Administrazio Orokorraren eta Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre SA sozietatearen artekoa, Estatuaren titulartasuneko zenbait errepide-azpiegitura sustatzeko eta eraikitzeko. I., II., IV., V., VI. eta VII. hitzarmenak bat egitea, eta jarduketa berriak agintzea».

Errepideei buruzko hitzarmenaz denaz bezainbatean, 2020rako ez da ezartzen ekarpenik, eta, horregatik, izapidetzen hasita dago hitzarmenaren 3. eranskina. Haren bidez arautuko dira ekarpenak. Aldiz, trenbideei buruzko hitzarmenean ez da gauza bera gertatzen, eta, horregatik, berriz ere sozietatearen aurrekontu-egoera aztertu da, eta honako ondorio hauek atera dira: obrak egiteko aurreikuspenen arabera, sozietatea ez da gauza bere funtsekin eta kobratzeko dituen beste diru kopuru batzuekin aurre egiteko 2020ko ekitaldirako konpromisoei, baldin eta ez badu jasotzen Ministro Kontseiluak 2019ko abenduaren 20an hartutako erabaki baten bidez onartu zituen eta Estatuko 2020ko aurrekontu orokorren proiektuan diruzaintza- eta gastu-aurreikuspenen arabera agertzen ziren ekarpenen zati bat.

Horrenbestez, Aurrekontuei buruzko azaroaren 26ko 47/2003 Lege Orokorrak 55. artikuluan ezartzen duenarekin bat etorritik, lege-mailako araua behar da aipatutako ordainketak egiteko behar den ezohiko kreditua baimentzeko.

V. kapituluan, errepideko garraioaren arloko neurriak ezartzen dira.

Lehenbizi, 1. atalean, luzamenduak arautzen dira salgaien garraio publikorako eta autobuseko eskatu ahalako bidaiari-garraiorako. Hain zuzen ere, autonomoek eta enpresek autobusak eta 3,5 tonatik gorako baimendutako gehieneko pisua duten ibilgailuak (are zentral termikoetako ikatza garraiatzen dutenak ere) erosteko erabiltzen dituzten mailegu-kontratuen, leasing-kontratuen eta renting-kontratuen kuoten ordainketak geroratzeko neurriak arautzen dira. Beste arlo eta sektore batzuetarako aurrez ezarritako gainerako legezko luzamenduekin bat etorritik, kuota horien printzipalaren ordainketa baino ez da geroratuko eta, beraz, zordunek interesak ordaindu beharko dituzte luzamendua aplikatzen den aldian.

2. atalean, emakiden kontratazioaren inguruko neurriak ezartzen dira. Hain zuzen ere, COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurrien martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuak 34. artikulua 4. apartatuan ezartzen duena garatzen da Estatuaren eskumeneko eta erabilera orokorreko bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publiko erregularrak kudeatzeko kontratuetarako, ordainpeko autobideak eraikitzeko, mantentzeko eta ustiatzeko emakida-kontratuetarako, lehen belaunaldiko autobidaiak mantentzeko eta ustiatzeko emakida-kontratuetarako eta Estatuko errepide-sareko zerbitzuguneen emakida-kontratuetarako.

Esaterako, errege lege-dekretu honen 24. artikuluan argiago eta zehatzago arautzen dira kontratu horietan oreka berriz ezartzeko kontuan hartu beharreko parametroak. Zerbitzu horien eskaintzaren eta eskariaren jaitzierak eta ibilgailuak desinfektatu beharrak ekar dezaketen desorekaren larritasuna kasuan kasuko kontratuaren kostuen egituraren eta enpresak likidezia-arazoak arintzeko ezartzen dituen neurrien arabera izango da. Beraz, diru-sarreraren murrizketa kalkulatzeko, kontuan eduki beharko dira kontratuari

atxikitako gutxieneko langileei eragiten dieten aldi baterako enplegu-erregulazioko espedienteen aplikazioa eta egin gabeko bidalketen ondoriozko kostuen jaitziera, erreferentziatzen aurreko urteko aldi bera hartuta. Horrez gainera, bidaiarien osasuna babesteko egin beharreko gastu gehigarriak ere kontuan eduki behar dira, hau da, ibilgailuak nahitaez desinfektatu beharrak eragindako gastuak.

Orobat, prozedura azkarra ezartzen da Estatuaren eskumeneko eta erabilera orokorreko bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publiko erregularrak kudeatzeko kontratuetan oreka ekonomikoa berriz ezartzeko; prozedura horren arabera, COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurrien martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuak 34.4 artikuluan ezartzen duena azkar aplikatu ahal izango da eta lortuko da kontratuari uko egin eta zerbitzu publikoa bertan behera utziz gero zenbait kasutan sortzen diren administrazio-zama eta gizarte-zama gehigarriak ez jasan behar izatea.

Beste alde batetik, COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurrien martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuak 34.4 artikuluan ezartzen duen esparru orokorretik abiatuta, 25. artikuluan arautzen da nola ezarriko den berriz ere oreka ekonomikoa aurreko artikuluan arautzen diren kontratuen aldean eta beste batzuen aldean bestelakoak izanik antzeko ezaugarriak dauzkaten obra-emakida jakin batzuetan. Hori dela eta, kontratuak erabat edo hein batean gauzatzea ezinezkoa dela adierazteko aplikatuko diren irizpideak zehazten dira, eta hori gertatzen bada zer egin beharko den oreka ekonomikoa berriz ezartzeko, hiru kontratu mota hauetan: ordainpeko autobideak eraikitze, mantentze eta ustiatze emakida-kontratuak; lehen belaunaldiko autobideak mantentze eta ustiatze emakida-kontratuak, eta Estatuaren errepide-sareko zerbitzuguneen emakida-kontratuak.

3. atalean, administrazio-prozedurak errazteko beste erreformak arautzean, aldaketa batzuk egiten dira lurreko errepideko garraioaren erregulazioan, zenbait administrazio-prozedura errazteko eta azkartzeko eta administrazio-zamak murrizteko.

26. eta 27. artikuluetan, errepideko garraioan ari diren enpresek dituzten administrazio-zamak murrizten dira. Salgaiak zein bidaiariak garraiatzeko behar diren garraio-txartelak, Lurreko Garraioen Antolamenduaren uztailaren 30eko 16/1987 Legean arautuak, iraunaldia ezarri gabe ematen dira; hala ere, baliozkoak izango badira, aldi-aldi onetsi behar dira: bi urtez behin Administrazioak ofizioz egiaztatzen du garraio-txartela ematean ezarritako baldintzak betetzen diren.

Egungo egoera zein berezia den ikusirik, beharrezkotzat jotzen da urtebete gehiago izatea 2020. urtean baldintza guztiak ez betetzeagatik ikus-onespenaren izapidea gainditu ez duten garraio-txartelak birgaitzeko aukera arrunta, titularrek denbora luzeagoa eduki dezaten beren enpresa-egoera onbidertzeko. Gainera, ikus-onespenaren izapidearen aldizkakotasuna luzatzen da, salbuespenez eta behin bakarrik, salgaien zein bidaiarien garraioan ari diren enpresentzat: bi urte igarota gabe, hiru urte igarota bete beharko dute izapidea. Horri esker, ukitutako organoek apurka-apurka beren ohiko jardunera itzuli ahal izango dira eta garraio-enpresen administrazio-izapideak arinduko dira.

Beste alde batetik, 28. artikuluan, osasun-garraioa ibilgailuen gehieneko antzinasunaren inguruko eskakizuna aldi batez murriztu beharri heldzen zaio. Izan ere, jardura ekonomiko jakin batzuk moteldu direnez gero, kasu askotan ezin da ziurtatu garraio horretarako ibilgailu berriak behar direnerako izango diren.

Beraz, jardura hori egoera honetan funtsezkoa izanik, eskaintza murrizteko arriskurik ez izateko, eta osasun-garraioa zerbitzuaren jarraitutasuna ziurtatzeko, presakoa eta beharrezkoa da aukera ematea garraio horretan erabiltzen diren ibilgailuak 2020ko abenduaren 31ra arte erabiltzen jarraitu ahal izateko hamar urteko antzinasuna gainditutakoan, baldin eta hamar urteak alarma-egoera deklaratu ondoren bete badira.

29. artikuluan, hiru hileko luzapena ematen zaie ibilgailu batzuei; azterketa teknikoaren ziurtagiria ekainaren 21etik abuztuaren 31ra bitartean iraungi zaien ibilgailuei, hain zuzen. Izan ere, alarma-egoera deklarata, bertan behera gelditu da jardura ibilgailuen azterketa teknikoa egiten duten guzietan, eta establezimendu horien ohiko funtzionamendua erabat nahasi du, eta hori kalte egiten ari da jardura ekonomiko batzuen ohiko jardunean, batez

ere garraio-enpresetan. Ezinbestekoa da egoera hori konpontzea aldi baterako ezohiko neurri baten bidez. Horregatik, luzapenaren iraunaldian, azterketa teknikoa egiten duten guneetan lehentasuna emango zaie Batasuneko lizentzia daukaten eta salgaien eta bidaiarien garraioan diharduten enpresen ibilgailuei.

Azkenik, osasun-larrialdiaren eraginez, batzuetan garraioen arbitraje-batzordeek eragozpenak eduki dituzte ahozko ikustaldiak egiteko, eta beste batzuetan ezin izan dituzte egin. Gainera, krisi ekonomikoetan arbitraje-eskaerak ugaritu egiten dira, eta, horren ondorioz, gerta liteke Lurreko Garraioak antolatzen dituen uztailaren 30eko 16/1987 Legeak ezartzen duen arbitraje-sistemak ezin erantzun izatea. Beraz, beharrezkoa da ahalik azkarren ezartzea neurri batzuk kontratuetakoa alderdiak babesteko tresna horren funtzionamendua azkartzeko; izan ere, arrakasta nabarmena eduki du, eta erabiltzaile-elkarteak eta garraiolarien eta bitartekarien elkarteak beti azaldu dira beraren alde.

Horretarako, 30. artikuluan ezartzen da ezen, aparteko kasuetan eta aldi batez, 2019ko irailaren 1etik 2020. urtea amaitu arte aurkeztutako edo aurkeztzen diren arbitraje-eskaeretan, zenbatekoa 5.000 eurotik gorakoa izan ezean, alde batera utzi ahal izango dela ahozko ikustaldia gatazkak konpontzeko, eta idatzizko prozedura ezartzen du horren ordez.

VI. kapituluan (31-33 artikulua), etxebizitzaren arloko neurriak ezartzen dira.

Hain zuzen ere, azalera-eskubidearen edo jabari publikoaren emakidaren espezialitate batzuk arautzen dira alokairu merke edo soziala sustatzeko administrazio publikoen eta ekintzaile pribatuen artean. Horrenbestez, ezartzen da halako kasuetan ez dela nahitaezkoa izango Administrazioari kanon bat ordaindu behar izatea, bereizgarria eskubide horien adjudikaziodunak errenta merke edo sozialeko (edo errenta mugatuko) etxebizitzak eskaintzeko konpromisoa izango baita. Halaber, administrazio publikoen arteko lankidetzarako tresnen espezialitateak arautzen dira, alokairu merke edo sozialarekin eskaintzen diren etxebizitzak gehitzeko, batez ere kontuan hartuz akordio horien iraupena eta sinatzaileen artean erantzukizuna norena den zehazteko sistema. Azkenik, administrazioen akordioaren eta azalera-eskubideen edo jabari publikoaren emakiden artean nolako loturak dauden kontuan harturik, ezartzen da eskubide eta emakida horiek eratzeko titulua bat etorri behar dela nahitaez akordioarekin.

Gainera, baliabideen eraginkortasuna optimizatu nahian, 32. artikuluan aukera ematen da Estatuaren 2018-2021 Etxebizitza Planeko funtsak, 2018ko eta 2019ko ekitaldietan transferitu eta hasieran hartutako finantza-konpromisoan gauzatu ez direnak, bai eta 2020ko ekitaldian transferitu eta autonomia-erkidegoek eta Ceuta eta Melilla hiri autonomoek hasieran hartzen duten konpromisoan gauzatu ez direnak eta konpromiso batean ezarri ere egiten ez direnak ere, plan horretako beste programa batzuetarako erabili ahal izateko horren indarraldian.

Azkenik, 33. artikuluan ezartzen da Estatuaren etxebizitza-planen itzalpean emandako maileguak hitzartuak izango direla aurrerantzean ere, nahiz eta COVID-19aren pandemiarekin lotutako erregulazioen ondorioz kreditu-entitateek emandako edo ematen dituzten luzamenduak aplikatu. Horri esker, babestu egiten dira Estatuaren etxebizitza-planetan ezartzen diren baldintzekin lotutako beste onura eta dirulaguntza batzuk, aplikatu direnak zein aplikatzen ari direnak.

VII. kapituluan (34. artikulua) arautzen da nola ezarriko diren zehapenak errege lege-dekretu honetan ezartzen diren prebentzio-neurriak eta betebeharrak ez betetzeagatik.

Lehenengo xedapen gehigarrian arautzen da nola babestu behar diren II. kapituluan xedatzen denaren aplikazioan eskatzen diren datu pertsonalak, Gobernuarekin lankidetzan aritzen diren hegazkin-konpainiek eta aireportuen kudeatzaileek COVID-19aren kutsadura saihesteko ezartzen diren osasun-kontrolerako erabiltzen dituztenak batez ere.

Bigarren xedapen gehigarrian ezartzen da EASA/ECDC gidalerroak aplikatuko zaizkiola trafiko zibilari zabalik dauden aire-baseetako trafiko zibilari, uztailaren 7ko 1167/1995 Errege Dekretuak ezartzen duenarekin bat etorritik (1167/1995 Errege Dekretua, uztailaren 7koa, Aire-base batek eta aireportu batek batera erabiltzen dituzten aerodromoen eta trafiko zibilari zabalik dauden aire-baseen araubideari buruzkoa).

Hirugarren xedapen gehigarrian ezartzen da «1 Formulako Espainiako Sari Nagusia» izeneko programa interes publiko handiko ekitaldia izango dela abenduaren 23ko

49/2002 Legeak (irabazteko asmorik gabeko entitateen zerga-araubideari eta mezenasgoaren zerga-pizgarriei buruzkoak) 27. artikuluan xedatzen duenaren ondorioetarako.

Errege lege-dekretu honen azken xedapenetan, zenbait arau sektorialetako erregulazioa aldatzen da; arau horien bidez, neurri batzuk ezartzen dira zenbait jarduketa suspertzeko, jarduerak egiteko ezarritako nahitaezko izapideak berehala azkartu ahal izateko.

Azken xedapenetako lehenengoak 48/1960 Legea aldatzen du (uztailaren 21ekoa, aire-nabigazioari buruzkoa), abiazioaren jarduera ekonomikoa bultzatzeko eta sustatzeko. Horretarako, Europar Batasunaren arautegian bildutako «pilotu gabeko aireontzia» delakoaren kontzeptu bera sartzan da Aire Nabigazioari buruzko Legearen aplikazio-eremuan, urrutiko kontrol bidez pilotatutako aireontziak ez ezik aeromodeloak eta era autonomoan dabilzan aireontziak ere kontuan edukitzeko. Gainera, lege horretan aipatzen diren pilotu gabeko aireontziekin egiten diren eragiketetan administrazioek esku hartzeko araubideak doitzen dira, Batzordearen 2019ko maiatzaren 24ko (EB) 2019/947 Betearazpen Erregelamenduan ezartzen direnekin bat etor daitezzen (pilotu gabeko aireontziak erabiltzeko arauak eta prozedurei buruzkoa da erregelamendu hori). Beste alde batetik, Gobernuari ahalmena ematen zaio arau bidez salbuespenak edo modalitateak ezarri ahal izateko honako kasu hauetan hirugarrenei egiten zaizkien kalteen nahitaezko aseguruan (Aire Nabigazioari buruzko 48/1960 Legea, uztailaren 21ekoa; 127. artikulua): pilotu gabeko aireontzietan, eragiketak arrisku txikikoak izanik, nahitaezko segurua neurrigabea denean.

Azken xedapenetako bigarrenak 18/2014 Legea aldatzen du (urriaren 15ekoa, Hazkundera, lehiakortasuna eta efizientzia sustatzeko urgentziazko neurriak onartzen dituen) eta 18. artikuluen 2. apartatuaren azken tartekia ezabatzen du; haren bidez, ENAIRE EPE Estatuko Administrazio Orokorraren eta horren menpeko botere esleitzailen bitarteko propio instrumental izendatu zen.

Urriaren 15eko 18/2014 Legea 2014ko urriaren 17an ipini zen indarrean. Ordutik, aireportuen arloan, ENAIRE EPE entitateak ez du jaso inolako mandaturik Estatuko Administrazio Orokorraren eta horren menpeko botere esleitzailen bitarteko propio instrumentala izateagatik. Horregatik, ezinbestekoa da xedapen hori indargabetzea, ez baita beharrezkoa entitate horrek aire-nabigazioaren eta aire-espazioaren arloko zerbitzuen hornitzaile gisa dauzkan xedeetarako; gainera, ez ditu betetzen Sektore Publikoko Kontratuen azaroaren 8ko 9/2017 Legeak 32. artikuluan ezartzen duenarekin bat etorritako bitarteko propioa izateko bete behar diren baldintzak.

Are gehiago, mandatuak egiteko behar den baliabiderik ez daukanez, mandaturen bat eginez gero, kanpoko baliabideetara jo beharko luke, eta hori ez dator bat administrazio-kudeaketaren eraginkortasunaren printzipioekin.

Azken xedapenetako hirugarrenak 750/2014 Errege Dekretua aldatzen du (irailaren 5ekoa, suteen kontrako, bilaketak egiteko eta salbamenduko aireko jarduerak arautu eta aire-nabigagarritasuneko baldintzak eta jarduera aeronautikoetarako lizentziak ezartzen dituen), eta Batzordearen 2012ko urriaren 5eko 965/2012 Erregelamenduan merkataritzako eragiketa espezializatu etarako ezartzen denaren antzeko araubidea ezartzen du (erregelamendu horrek aire-operazioekin lotutako baldintza teknikoak eta administrazio-prozedurak ezartzen ditu, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EE) Erregelamendua dela bide).

Hain zuzen ere, erraztu egiten dira suteen kontrako borrokan eta salbamenduan eta erreskatean aritzeko eragile bereziaren ziurtagiria (EBZ) dutenek beren artean aireontziak errentan hartzeko eta emateko egin beharreko administrazio-izapideak: hemendik aurrera ez da beharko aurretiazko onarpenik, eta aski izango da Aire Segurtasunaren Estatuko Agentziari jakinaraztea. Horrela, asko arinduko dira errentamendu-eragiketa horiek.

Horrela, gizartearentzat ezinbestekoak diren jardueretan dihardutenek azkar eskualdatu ahal izango dizkiote elkarri aireontziak; izan ere, behar-beharrezkoa da berehala erantzun ahal izatea baso-suteen eta salbamendu eta erreskateen ondoriozko larrialdietan.

Azken xedapenetako laugarrenean, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bategina aldatzen da, eta, hala, aukera ematen da Espainiako lurralde penintsularra Balear Uharteetako eta Kanarietako autonomia-erkidegoekin eta Ceuta eta Melilla hiriekin lotzen duen bidaiariak eta ibilgailuak garraiatzeko trafiko erregularrean COVID-19ak izan dituen ondorioak arintzeko.

Azken xedapenetako bosgarrenean, Itsas Nabigazioari buruzko uztailaren 24ko 14/2014 Legearen 101.2 artikulua aldatzen da. COVID-19aren ondoko egoerara moldatzeko moduko esparru malgu bat behar da, eta, horretarako, merkataritza nabigazioaren arloko nazioarteko hitzarmenak eta gidalerroak Espainian aplikatzea eragozten duten oztopoak ezabatu behar dira.

Hori eginez gero, Espainiako ontzi-konpainiek beren egoera moldatu ahal izango dute nahitaez egiten zaizkien ikuskapenek ekartzen dituzten errekerimenduetara. Halaber, inoiz Itsas Administrazioak ezin izango balitu egin ohi bezala bere ikuskapenak, COVID-19aren krisialdian gertatu den bezala, baimendutako entitateen laguntzak edukiko luke.

Azken xedapenetako seigarrenean, 27/2014 Legea aldatzen da (azaroaren 27koa, sozietateen gaineko zergarena). Hain zuzen ere, portuetako agintaritzen zerga-araubidea aldatzen da, eta, hala, portuetako agintaritzek oraindik aurrera ez dute edukiko salbuespen partzialik sozietateen gaineko zergaren ordainketan. Helburua Europako Batzordearen erabaki hau betetzea da: Behin betiko C (2018) 8676 Erabakia, 2019ko urtarrilaren 8koa, Espainiako portuetako fiskalitateari buruzkoa.

Portuetako agintaritzek autonomiaz joko dezakete beren kudeaketa ekonomiko-finantzarioan, autosufizientzia ekonomikoaren printzipioa oinarritzat hartuz, eta, horren ondorioz, ez dute finantzabiderik Estatuko aurrekontu orokorretan. Beste alde batetik, portuetako agintaritzek egiten dituzten inbertsio eta gastuetako batzuk ez daude zuzenean lotuta portuko jardueren zerbitzuekin, baina, hala ere, onuragarriak dira herritar guztientzat, eta agintaritzek ez dute inolako ordainik jasotzen horien trukean.

Horregatik, bada, bidezkoa da kenkari bat ezartzea gastu eta inbertsio horientatik.

Gainera, kenkari horretarako, honako gastu eta inbertsio hauek ere hartuko dira kontuan: Batzordearen 2014ko ekainaren 17ko 651/2014 (EB) Erregelamenduak I. kapituluan eta 56 ter artikuluan xedatzen duenaren arabera barruko merkatuarekin bateragarriak diren gastuak eta inbertsioak (erregelamendu horren bidez, deklaritzen da zenbait laguntza-kategoria bateragarriak direla barne-merkatuarekin, Tratatuaren 107. eta 108. artikulua aplikatuta), eta, hala badagokio, Europar Batasunaren Funtzionamenduari buruzko Tratatuaren 108. artikuluan 3. apartatua ezartzen denarekin bat etorritik eta Europako Batzordearen erabakiz barruko merkatuarekin bateragarritzat jotzen diren beste inbertsio batzuk.

Europako Batzordeak, 2019ko abuztuaren 29ko gutun baten bidez, oniritzia eman zion Espainiako Erresumako agintaritza eskudunek portuetako agintaritzen zerga-araubidea eraldatzeko aurkeztutako proposamenari; proposamenean, onartu egiten da salbuespena kentzea, batzordeak proposatutako neurria egokitzea jota, eta, horrez gainera, kuota osoaren gaineko kenkari bat ezartzen da, portuetako agintaritzek egiten dituzten inbertsio jakin batzuen arabera aplikatuko dena; kenkari hori ez da estatu-laguntzat jotzen edo barruko merkatuarekin bateragarria den estatu-laguntzat jotzen da. Beste alde batetik, Espainiako Erresumako agintaritza eskudunek, 2019ko urriaren 7ko gutun batean, onartu egin zituzten Europako Batzordeak proposatutako neurri egokiak, aurrez azaldu den bezala, Kontseiluaren 2015eko uztailaren 13ko (EB) 2015/1589 Erregelamenduak —Europar Batasunaren Funtzionamenduari buruzko Tratatuaren 108. artikulua aplikatzeko arau zehatzak ezartzen dituenak— 22. artikuluan xedatzen duenaren ondorioetarako. Beraz, neurri horiek ahalik azkarren txertatu behar dira Estatuaren ordenamendu juridikoan.

Horrenbestez, sozietateen gaineko zergaren ordainketan proposatzen den berrikuntzarako, ezinbestekoa da Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 41. artikulua aldatzea, portuetako agintaritzen zerga-araubideari buruzkoa.

Azken xedapenetako zazpigarrenean, otsailaren 15eko 70/2019 Errege Dekretuaren bosgarren xedapen iragankorra aldatzen da (errege-dekretu horrek Lurreko Garraioen

Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua aldatzen du, bai eta beste erregelamendu-arau batzuk ere; hain zuzen ere, errepideko garraioa ibilgailuetako gidariak prestatzearen, errepideko garraioarekin loturiko kontroleko dokumentuen, errepideko osasun-garraioaren, gai arriskutsuen garraioaren eta Errepideko Garraioaren Batzorde Nazionalaren arloko erregelamendu-arauak). Aldaketa horren ondorioz, irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuak (Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua onartzen duenak) II. eranskineko 3., 5., 6., 7., 8., 9. eta 10. zenbakietan xedatzen duena ez da aplikatuko 2022ko urtarrilaren 1era arte. Ordura arte, 1999ko maiatzaren 28ko Ministro Aginduen 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12. eta 13. artikuluetan eta B) eranskinean ezartzen diren arauak aplikatzen jarraituko da errepideko garraioan aritzeko lanbide-gaitasunaren ziurtagiria eskuratzeko azterketetan.

Beste alde batetik, bateratu egin behar dira neurri sozialen iraunaldiak, beharrezkoa da neurriok modu antolatuan kentzea, eta lortu behar da bonu sozial elektrikoaren onuradunek arautegian ezartzen diren deskontuak eta hobariak jasotzen jarraitzea. Horiek guztiak lortzeko asmoarekin, azken xedapenetako zortzigarrenaren bidez aldaketa batzuk egiten dira 8/2020 Errege Lege Dekretuan (martxoaren 17koa, COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurriena). Hain zuzen ere, irailaren 30era arte luzatzen da bonu sozialaren indarraldia, eta irailaren 29ra arte eskatu ahal izango da hartutako hipoteka-maileguaren ordainketan luzamendua aplikatzeko (horretarako epealdia, orain arte, abuztuaren 5ean amaitzekoa zen).

Azken xedapenetako bederatzigarrenean, etxebizitza errentan hartuta daukaten eta kalteberatasun-egoeran dauden pertsonen babesa dela eta, indartu egiten dira 11/2020 Errege Lege Dekretuan ezartzen diren neurriak (11/2020 Errege Lege Dekretua, martxoaren 31koa, Gizarte- eta ekonomia-arloan presako neurri osagarriak ezartzen dituen COVID-19ari aurre egiteko), eta luzatzen da haien iraunaldia, laster azkentzeko ziren eta. Horrela, irailaren 30era arte eskatu ahal izango da errentaren ordainketan luzamendua aplikatzeko edo errentaren zati bat barkatzeko, errentatzailea edukitzaile handia edo entitate publikoa denean, errege lege-dekretu horretan arautzen denaren arabera, eta egun horretara arte luzatuko dira sei hilabeteko aparteko luzapenari heldu ahal dioten etxebizitza-errentamenduko kontratuak, indarreko kontratuaren baldintza berberetan.

Halaber, egoera ekonomiko txarrean dauden pertsonak hipoteka-bermerik gabeko kredituak edo maileguak ordaindu ezinean gerta ez daitezten, irailaren 29ra arte eskatu ahal izango da luzamendua, errege lege-dekretu horretan ezartzen denarekin bat etorritik.

Ohiko etxebizitzetan energia-hornidura eta uraren hornidura bermatzea dela eta, luzatu egiten da 11/2020 Errege Lege Dekretuan ezartzen denaren indarraldia (11/2020 Errege Lege Dekretua, martxoaren 31koa, Gizarte- eta ekonomia-arloan presako neurri osagarriak ezartzen dituen COVID-19ari aurre egiteko), 2020ko ekainaren 20an amaitu da eta. Horrela, oinarritzko hornidurak bermatuta egongo dira irailaren 30era arte. Halaber, neurri horri heltzen dioten kontsumitzaileentzat, alarma-egoera indarrean dagoen aldia ez da kontuan hartuko aurretik hornidura eteteko abiarazitako prozeduren epealdien zenbaketan.

Azken xedapenetako hamargarrenean, aldatu egiten da Jabetza Intelektualaren Legearen testu bategina onartzen duen apirilaren 12ko 1/1996 Legegintzako Errege Dekretuaren 159. artikuluan 5) letra. Aldaketa horren ondorioz, musika-editoreek parte hartu ahal izango dute jabetza intelektualaren eskubideak kudeatzen dituen entitatearen gobernu-organoetan; eskubide horien kudeaketan erabiltzaileek eraginik ez edukitzea bermatzen da, eta mekanismo bat ezartzen da interes-gatazketatik babesteko.

Jabetza Intelektualaren Legearen testu bateginaren 151.13 artikulua zaharrean ezartzen denaren arabera, jabetza intelektualaren eskubideak kudeatzen dituzten entitateen estatutuen gutxieneko edukia honako hau izan behar da: «xedapen egokiak, kudeaketa askea dela ziurtatzeko, erabiltzaileen eraginik gabekoa, eta babespeko obrak eta prestazioak inolako lehenespenik gabe ez erabiltzeko». Apirilaren 13ko 2/2018 Errege Lege Dekretuaren bidez artikulua horretan ezartzen zena JILTBren 159.5) artikuluan ezarri zen; 5) letraren edukia (lehen 151.13 zena) ez zen aldatu, baina bai estatutuen gutxieneko edukia finkatzen zituzten beste letra batzuk, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014ko otsailaren

26ko 2014/26/UE Zuzentarauan eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2017ko irailaren 13ko (EB) 2017/1564 Zuzentarauan ezartzen dena txertatzeko.

Nolanahi ere, martxoaren 1eko 2/2019 Legeak betebeharrak hori zehaztu zuen, eta berak ere artikulua hori aldatu zuen, eta ezarri zuen jabetza-eskubideak kudeatzen dituzten entitateen estatutuek honako hau bete behar dutela: «Zaindu beharko dute enpresa erabiltzaileetakoak izanik eskubideen titular ere badirenek ez dutela posturik betetzen gobernu-organismoetan eta ez dutela parte hartzen interes-gatazka egon daitekeen erabaki-hartzeetan».

Erreformaren asmoa egokia zen, baina jabetza-eskubideak kudeatzen dituzten entitate batzuei martxoaren 1eko 2/2019 Legearen bidez JILTBren 159.ñ) artikuluan ezarritako betebeharrak aplikatzeak eragotzi egiten du kide batzuk haien gobernu-organismoetan eta ordezkari-organismoetan aritzea, eta, horren ondorioz, kasu batzuetan gerta liteke ezin beritu izatea entitatearen gobernu-organismoak, eta zailagoa izatea lortzea eskubideen kudeaketa eraginkorra, gardena eta lehiakorra izatea nazioartean eta erabiltzaileek inolako eraginik ez izatea eskubideen kudeaketan. Alde batetik, kultura-industria batzuetan, baliteke garrantzi handiko kide batzuek ezin baliatu izatea beren eskubideak, erreforma egin arte baliatu ahal izan dituztenak, entitatearen estatutuetan ezarritako babes-klausulak nahiko baitziren interes-gatazkarik ez sortzeko. Beste batetik, 159.ñ) artikuluan oraingo testuaren ondorioz anomalia bat dago jabetza intelektualeen eskubideak kudeatzen dituzten Europako eta nazioarteko entitateen esparruan, Espainiako egile eta editore batzuk ezin baitira lehiatu edukien merkatu digitalean musikaren arloko gainerako egile eta editoreen baldintza beretan. Azken puntu hori dela eta, kontuan eduki behar da lotura estua dagoela eskubideak kudeatzen dituzten nazioarteko entitateen artean. Espainiako entitateak beren kideen eskubideen ordezkariak dira Espainian, baina, horrez gainera, elkarrekiko ordezkari-contratua sinatuta daukaten atzerriko eskubide-kudeaketako entitateen kideen eskubideen ordezkariak ere bai.

Esate baterako, gure inguruko herrialdeetako musika-eskubideen kudeaketako entitateen gobernu-organismoetan musika-editoreak egon ohi dira. Gauza bera gertatzen da Europar Batasunaren barruan eskubide horiek kudeatzen dituzten sozietate guztietan; besteak beste, Europar indar handia daukaten entitate hauetan: SACEM (Frantzia), SIAE (Italia), PRS (Erresuma Batua), GEMA (Alemania), AKM (Austria) eta SPA (Portugal); denak ere Musikagileen eta Konpositoreen Sozietateen Nazioarteko Konfederazioan daude (CISAC). Eta horixe bera gertatzen da musikaren arloko jabetza intelektualeen eskubideen munduko merkatu nagusietan ere (AEB, Korea, Japonia eta Latinoamerika).

Beste alde batetik, azken xedapenetako hamaikagarrenean, aldatu egiten da 5/2015 Errege Lege Dekretua, apirilaren 30eko, futbol profesionaleko lehiaketan ikus-entzunezko edukiak ustiatzeko eskubideak merkaturatzearekin loturiko urgentziatzeko neurriena. Aldaketa horren bidez argitu egiten da ikus-entzunezko zein eduki merkaturatu ahal diren Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premiazko neurri osagarrien apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuak testua finkatu ondoren, esku hartzen duten eragile guztien segurtasun juridikoa bermatzeko asmoarekin.

Azken xedapenetako hamabigarrenean, 21/2020 Errege Lege Dekretua aldatzen da (ekainaren 9koa, COVID-19ak eragindako osasun-krisialdiari aurre egiteko prebentzio, geldiarazte eta koordinazioko premiazko neurriena): xedapen berriak ezartzen dira dekretu horren 7. artikuluan lantokietarako ezarritako neurriak eraginkorrak direla bermatzeko. Artikulu horren arabera, lan-arriskuen prebentzioaren inguruko arautegia eta aplikatu beharreko gainerako lan-arloko arautegia betetzeaz gainera, enpresen titularrek edo, hala denean, lantoki eta entitateetako zuzendariak neurriak ezarri beharko dituzte langileak babesteko eta lantokietan kutsadurarik ez gertatzeko.

Nahiz eta neurriok osasun publikoaren arlokoak izan, eraginkorrak izango badira eta behar bezala beteko badira, on litzateke Laneko eta Gizarte Segurantzako Ikuskaritzaren funtzionarioek eta Lan Arriskuen Prebentzioari buruzko azaroaren 8ko 31/1995 Legeak 9.2 artikuluan aipatzen dituen autonomia-erkidegoetako administrazioen funtzionarioak gaituta egongo balira haiek betetzen diren zaintzeko; horrela tratamendua integrala izango litzateke eta baliabide publikoak optimizatuko lirateke. Horrenbestez, gaikuntza horren

eremuaren barruan sartzen da honako arlo hauetako betebeharrak betetzen diren zaintzeko ahalmena: lantokietako higiena, langileen babesa, lan-baldintzak egokitzea, txanden antolamendua, lanpostuen antolamendua, eta zona komun erabilera.

Halaber, enpresa-jardunean gerta daitekeen arau-hauste mota bat ezartzen da, berariazkoa eta autonomia: ekainaren 9ko 21/2020 Errege Lege Dekretuaren 7.1 artikulua a), b), c) eta d) letretan ezartzen diren betebeharrak ez betetzea. Betebehar horietako bat ez betetzea arau-hauste astuna izango da. Zehapenen graduak eta zenbatekoak laneko arriskuen prebentzioaren inguruko arau-hauste astunetarako ezarritakoak izango dira.

Arau-hauste horietariko bat gertatzen denean, zehapen-prozedura instruitzeko eta ebazteko eskumena kasuan kasuko autonomia-erkidegoko lan-arloko agintaritzak edukiko du, honako bi xedapen hauekin bat etorritik: Lan-arloko Arau-hauste eta Zehapenei buruzko Legearen testu bategina, abuztuaren 4ko 5/2000 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartua; Gizarte-arloko arau-hausteen ondoriozko zehapenak ezartzeko prozedurei buruzko eta Gizarte Segurantzako kuotak likidatzeko espedientei buruzko Erregelamendu Orokorra, maiatzaren 14ko 928/1998 Errege Dekretuak onartua.

Aparteko gaikuntza horren indarraldia honako honekin lotuta dago: ekainaren 9ko 21/2020 Errege Lege Dekretuaren 2.3 artikuluan testu beraren 7.1 artikuluan ezartzen diren neurrietarako arautzen den gaikuntza.

Azken xedapenetako hamahirugarrenean, Estatuak errege lege-dekretu hau emateko baliatzen dituen eskumen-tituluak azaltzen dira.

Azken xedapenetako hamalagarrenean, errege lege-dekretu honek aldatzen dituen beheragoko mailako xedapen batzuen maila babesten da.

Azken xedapenetako hamabosgarrenean, ahalmena ematen zaie Gobernuari eta Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako ministroari errege lege-dekretu hau erregelamenduz garatzeko, bakoitzak bere eskumeneko eremuan.

Azkenik, azken xedapenetako hamaseigarrenak errege lege-dekretua indarrean noiz jarriko den zehazten du: *Estatuko Aldizkari Ofizialean* argitaratu eta hurrengo egunean.

III

Espainiako Konstituzioaren 86. artikulua arabera, Gobernuak lege-dekretuak eman ditzake, «premia apartekoa eta presazkoa egonez gero», baldin eta xedapenok ez badute eraginik ez Estatuaren oinarritzko erakunde antolamenduan, ez Konstituzioaren I. tituluak arautzen dituen herritarren eskubide, betebehar eta askatasunetan, ez autonomia-erkidegoen araubidean, ez hauteskunde-zuzenbide orokorrean.

Lehen baldintzari dagokionez, hau da, lege-dekretuaren «premia apartekoa eta presazkoa» egon beharra dela eta, lege-mailako araugintzako tresna hau erabiltzeko, ezinbestekoa da «aurreikusteko zailak diren arrazoiengatik araudia berehala eman behar izatea, esan nahi baita ohiko bidea erabilita edo legeen izapidetze parlamentarioarako presazko prozedura erabilita beharko litzatekeena baino epe laburragoan» (Konstituzio Epaitegiaren 6/1983 epaia, otsailaren 4koa).

Konstituzio Auzitegiak esan duenez, aparteko eta presako premia dagoela «hainbat elementutan oinarrituta» ondorioztatu ahal da; «arauaren zioen azalpenean aipatzen direnetan», besteak beste (Konstituzio Auzitegiaren 6/1983 epaia, otsailaren 4koa).

Beste alde batetik, errege lege-dekretua erabiltzeko aukera ematen duen aparteko eta presako premiaren eta dekretuan ezartzen diren neurrien artean «lotura zuzena edo koherentea» egon behar da.

Beraz, aparteko eta presako premia dela eta, Konstituzio Auzitegiaren doktrinaren arabera, bi gauza gertatu behar dira: batetik, «Gobernuak tresna hori onartzeko aztertu dituen zioak era esplizituan eta arrazoituan azaltzea», hau da, presazko egoera azaltzea; bestetik, «ezinbesteko lotura egon behar da zehazten den presako egoeraren eta egoera horri erantzuna emateko hartzen den neurriaren artean» (Konstituzio Auzitegiaren 61/2018 epaia, ekainaren 7koa, 4. oinarri juridikoa).

Hala, Konstituzio Auzitegiak dioen bezala, errege lege-dekretua tresna zilegia da Konstituzioaren arabera, baldin eta, Konstituzio Auzitegiak hainbat aldiz adierazi duen

bezala, presako legegintzaren xedea bada laguntza ematea Gobernuaren helburuen barruko egoera jakin batzuetan, aurreikusteko zailak diren arrazoiengatik araudia berehala eman behar denean, esan nahi baita ohiko bidea erabilita edo legeen izapidetze parlamentarioako presako prozedura erabilita beharko litzatekeena baino epe laburragoan; eta are tresna zilegiagoa da prozedura hori erabili beharra Gobernuaren esku ez dagoenean (Konstituzio Auzitegiaren epaiak: 6/1983, otsailaren 4koa, 5. oinarri juridikoa; 11/2002, urtarrilaren 17koa, 4. oinarri juridikoa; 137/2003, uztailaren 3koa, 3. oinarri juridikoa; 368/2007, 10. oinarri juridikoa; 31/2011, martxoaren 17koa, 4. oinarri juridikoa; 137/2011, irailaren 14koa, 6. oinarri juridikoa; 100/2002, maiatzaren 8koa, 8. oinarri juridikoa).

Eta hori guztia kasu honetan gertatzen da. Errege lege-dekretu honetako xedapenen edukia justifikatzen duten inguruabarrak honako hauek dira: COVID-19aren hedapen azkarrak sortu duen osasun-krisia eta horrek ekonomian eta gizartean izan dituen ondorio txarrak; izan ere, agerian gelditu da behar-beharrezkoa dela botere publikoek ahalik azkarren ezartzea neurri batzuk pandemiak garraioan eta etxebizitzan izan duen eragin kaltegarria murrizteko eta arintzeko.

Horren ildotik, eta II. kapituluan aireko garraiorako ezartzen diren neurriei dagokienez, errege lege-dekretuaren aparteko eta presako premia dago kasu honetan, ahalik azkarren txertatu behar baitira barruko ordenamenduan EASA/ECDC gidalerroak; izan ere, presaka ezarri behar dira neurri egokiak eta eraginkorrak COVID-19 birusa ez dadin heda aireko garraioan, kontuan hartuta egoera geroz eta normalagoa dela, eta, aldi berean, turismoari indarberritzen lagundu behar zaio, herrialdearen jardura ekonomikoa suspertzeko funtsezkoa baita turismoa.

Esan bezala, proposatzen diren neurriak EASA/ECDC gidalerroak aplikatzeko dira, aireportuen kudeatzaileek eta hegazkin-konpainiek abian jar ditzaten bidaiariak eta abiazio zibileko langileak COVID-19aren gaixotik begiratzeko neurriak, kutsatzeko arriskua ahalik txikiena izan dadin bai aireportuetako instalazioetan, bai bidaietan, batez ere Batasunaren barruko eta nazioarteko hegaldiak berriz abiatzen direnean. Horrez gainera, neurri horien bidez bidaiarien segurtasuna hobetu nahi da, eta turismoari indarberritzen lagundu nahi zaio, funtsezko jardura ekonomikoa baita.

III. kapituluan itsasoko garraiorako ezartzen diren neurriei dagokienez, Konstituzio Auzitegiak ontzat jo du neurri ekonomikoak errege lege-dekretuen bidez hartzea beharra eta presa esplizituki eta arrazoituz justifikatzen direnean, hau da, egoera ekonomikoak erantzun azkarra eskatzen duenean eta neurri horiek arauzko bide arruntaren bidez izapidetzeko denboran atzeratzeak kalteren bat ekar dezakeenean.

Nazioarteko garrantziko osasun publikoko larrialdia eta alarma-egoera deklaratu zirenetik gure herrialdean dagoen egoerak eta horrek ekonomia nazionalean izan dituen ondorioek aski justifikatzen zuten aparteko eta presako premia zegoela zenbait neurri ezartzeko 15/2020 Errege Lege Dekretuaren bidez (apirilaren 21ekoa, Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premiazko neurri osagarriena). Bada, argi dago premia horrek bere hartan dirauela oraindik ere. Gaur egun, COVID-19aren ondorio ekonomiko negatiboei eutsi nahian ari gara, eta, horretarako, ezinbestekoa da ahalik azkarren ziurtatzea interes orokorreko portuetako jarduna eta aldi berean neurri ekonomikoak ezartzea ondorioei aurre egiteko. Hain zuzen ere, Espainiako lurralde penintsularra Balear Uharteetako eta Kanarietako autonomia-erkidegoekin eta Ceuta eta Melilla hiriekin lotzen duten eta bidaiariak eta ibilgailuak garraiatzen dituzten ontzien linea erregularretan kalte handiak sortu dituzte COVID-19aren hedapena itsas garraioan gelditzeko ezarri diren neurriek, eta ahalik azkarren neurriak hartu behar dira linea horietan ari diren ontzi-konpainiek jasan dituzten kalteak arintzeko.

Gainera, ezinbestekoa da azkar ematea baimena RENFE-Operadora enpresa-erakunde publikoari zorpetzeko ahalmena handitzeko (IV. kapitulua), bere betebeharrei aurre egiteko gauza izan dadin; izan ere, COVID-19aren krisiaren kudeaketan asko murriztu da herritarren mugikortasuna, eta horrek erabat murriztu ditu RENFE-Operadora taldearen diru-sarrerak. Halaber, krisialdi honetan, gutxieneko zerbitzuak ezarri dira zerbitzu publikotzat jotako zerbitzuetan, hau da, aldirietako eta distantzia ertaineko zerbitzuetan, eta murrizketa-ehuneko txikia aplikatuko da merkataritza-zerbitzuetan,

abiadura handiko trenetan eta ibilbide luzekoetan, eta, horren ondorioz, zerbitzuek eragindako kostu aldakorrak ez dira murriztu diru-sarreraren hein berean. Horrenbestez, merkataritza bidezko diru-sarrerak urritu direla, RENFE-Operadora taldea aurrekontuetan ezarri baino gehiago zorpetu behar da bere betebeharrei aurre egiteko.

Altxortegia nola dagoen ikusirik, SEITT sozietateak ekitaldi honetan ezin izango die aurre egin sinatuta daukan trenbideen arloko hitzarmenaren arabera hasitako obrek eragingo dituzten ordainketei, oraingo ordainketa-aurreikuspenen arabera.

2020ko aurrekontuen proiektuan, 17.20.451N.852 aplikazioa behar beste zuzkitu zen hitzarmenean urte honetarako aurreikusitako 140.696.260 euroko kopuruari aurre egiteko. Baina, azkenean lege-proiektu horren izapideak egingo ez direnez gero, Ministro Kontseiluak 2019ko abenduaren 20an hartutako erabaki baten bidez hitzarmenerako ezarritako ekarpenek ez dute edukiko estaldurarik aurrekontuetan, oraindik Estatuko 2018ko aurrekontu orokorrak luzatuta daude eta.

Aurrekontuei buruzko azaroaren 26ko 47/2003 Lege Orokorrak 55. artikuluan ezartzen duenarekin bat etorritik, lege-mailako arau bat behar da aipatutako ordainketak egiteko behar den ezohiko kreditua onartzeko.

COVID-19ak sortu duen krisiak eragotzi egin du Estatuko 2020ko Aurrekontu Orokorren Legea izapidetzea eta onartzea; lege horren arabera, 17.20.451N.852 aplikazioan sartu behar zen Ministro Kontseiluak 2019ko abenduaren 20an hartutako erabaki baten bidez hitzarmenerako ezarritako zuzkidura.

Behar diren kredituak ez jartzeak berekin ekar lezake obra batzuk bertan behera utzi behar izatea; horrek kalte egingo lioke ekonomiari, eta are larriagoak izango lirateke COVID-19aren krisiaren ondorioak. Beraz, aparteko eta presako premia dago, eskatzen den bezala. Horregatik, 2020. urterako ezarritako kopuruaren zati bat jarri behar da gutxienez.

V. kapituluaz denaz bezainbatean, 1. ataleko neurriak presaz onartu behar dira ezinbestean, kontuan eduki behar baita nolako eragina daukan COVID-19ak salgaien eta autobus-bidaiarien errepideko garraioaren enpresetan. Enpresa horiek kalte handiak hartu dituzte dagoeneko, eta askok gehiago ere hartuko dituzte datozen hiletan. Aurre egin behar dieten arazo nagusietako bat erabiltzen dituzten ibilgailuen hileko kuota ordaindu behar izatea da. Hain zuzen ere, kuota horiek hilean-hilean ordaindu behar dira nahitaez, enpresaren diru-sarreraren bolumena gorabehera, eta, horren ondorioz, hilean baino hilean likidezia urriagoa dute, eta askok, autonomoek eta enpresek, geroz eta zailagoa dute beren betebeharrei aurre egitea eta kolokan dute iraupena. Salgaien garraioa eta bidaiariena oso garrantzitsuak dira ekonomiarako eta enplegurako, zuzenean zein zeharka: eskatu ahalako autobus-zerbitzuak ezinbestekoak dira turismorako, eta salgaien garraioa funtsezkoa da azken kontsumitzaileak eta industria-sektore guztiak hornitzeko.

V. kapituluaren 2. atalaren 24. artikuluan, erabilera orokorreko bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publiko erregularrak kudeatzeko kontratuetan oreka ekonomikoa berriz ezartzeko modua arautzen da. Hori arautzea ere aparteko eta presako premia da, COVID-19ak izugarriko eragina baitauka bidaiarien errepideko garraio-zerbitzuen sektorean. Alarma-egoera indarrean egon den aldian, eskaria izugarri jaitsi da, % 90 eta % 100 bitartean, eta horrek likidezia-arazo handiak sortu dizkie enpresei, eta arriskuan ipini du zerbitzuen bideragarritasuna giza baliabide eta kapital askoko sektore honetan. Likidezia-arazo horiek eragina izan dute enpresen kaudimenean, likidezia ematearekin edo kostu aldakorrak murriztearekin lotutako neurriak desagertu ahala. Gainera, osasun-administrazioak hartutako neurrien ondorioz, gehitu egin dira langileak eta erabiltzaileak babesteko kostu gehigarriak: norbera babesteko ekipamenduak erabiltzen dira, babes-elementuak ipini dira, ibilgailuak ohi baino sarriago desinfektatzen eta garbitzen dira, eta ibilgailuetako plazak murriztu dira.

Garraio mota horretan diharduten enpresen jarduera babestu beharra dago, krisia amaitu eta mugitzeko murrizketak kendu ondoren enpresa horiek gauza izan daitezkeen garraio-zerbitzuak emateko eta gure herrialdeko garraio-sistema publikoari eusteko, eta pertsonen mugitzeko beharrei erantzuteko; izan ere, hori guztia oinarritzeko da herritarren bizi-kalitatea ziurtatzeko eta haiek beren eguneroko beharrianak betetzeko, bai eta oinarritzeko zerbitzu publikoak eta funtsezko beste zerbitzu batzuk eskuratzeko ere.

25. artikuluan, obra-emakida batzuetan oreka ekonomikoa berriz ezartzeko modua arautzen da. Hori arautzea ere aparteko eta presako premia da, bermatu behar baita COVID-19ak sortu duen osasun-krisiaren ondorioz eta Estatuak alarma-egoera indarrean egon den aldi COVID-19aren kontra egiteko ezarri dituen neurrien ondorioz arriskuan dauden emakida horiexen bideragarritasuna. Horrelako emakidetan, eragin bera eduki dute COVID-19aren krisiak eta haren aurka egiteko hartutako neurriek: pertsonen zirkulazioari ipini zaizkion mugek ibilgailuen trafikoa murriztu dute, eta trafiko horren baitan daude, neurri batean edo bestean, emakida horien diru-sarrerak, eta haietako batzuetan zerbitzu batzuk mugatu dira (otordu-zerbitzuak, besteak beste). Horregatik, legezko erantzun bateratu bat eman behar zaie. Nolanahi ere, kontuan eduki behar da kontratuen indarraldia luzea izan ohi dela eta emakidadunek arriskua hartzen dutela, eta aztertu behar da trafikoaren aldi baterako beherakadak kontratuak gauzatzea eragozten duen. Beraz, ezinbestekoa da arau-erantzuna ahalik azkarren ematea, bide arruntetik edo legeak Parlamentuan presaz izapidetzeko prozeduran baino azkarrago, kontuan edukita kontratuetan ezarritakoa betez gero ezin izango litzaiokeela erantzun egokia eman COVID-19ak ekarri duen ezohiko egoerari.

26. artikulutik 29.era ezartzen diren neurriak direla eta, esan behar da errepideko garraioan ari diren enpresei, bai salgaiekin ari direnei, bai bidaiariekin ari direnei (batik bat, horiei), nabarmen jaitsi zaiela jarduera alarma-egoeraren deklarazioaren eta COVID-19ak sortu duen krisiaren ondorioz. Horrenbestez, beharrezkoa da presako eta aparteko neurriak hartzea administrazio-zamak arintzeko (baimenak ikus-onesteko epealdia luzatzea, ikus-onespenaren baldintzak ez betetzeagatik baliogabetutako baimenak birgaitzeko epealdia luzatzea), eta segurtasun juridikoa eman behar zaio lanbide-gaitasunaren ziurtagiria eskuratzeko azterketen sistemaren hasierari, enpresen eragiketen zailtasunak arintzeko.

VI. kapituluaren ezartzen diren neurriek dagokienez, egungo inguruabarrak egiazkoak eta aurreikusten zailak dira, eta, horregatik, azkar arautu behar dira azalera-eskubidearen edo jabari publikoaren emakidaren espezialitate batzuk, alokairu merke edo soziala sustatzeko administrazio publikoen eta ekintzaile pribatuen artean, eta hori «aparteko eta presako premiazat» har daiteke. Egokitzen jotzen dira egoerari erantzuteko hartzen diren neurriak: COVID-19aren pandemiak krisi ekonomikoa ekarri du, eta egoera txarrean dauden herritar ugariarentzako alokairu merkeko edo alokairu sozialeko etxebizitzaren kopurua gehitu beharra; horretarako, berriazko erregulazioa ematen da administrazioen arteko lankidetzarako tresnei buruz, batetik, eta horrelako alokairuetarako erabiliko diren etxebizitzak gehitzeko erakunde publikoen eta entitate pribatuen arteko lankidetzarako formulei buruz, bestetik.

Orobat, arau-tresna hau erabiltzeko arrazoiak dira honako hauek ere: 2018-2021erako Etxebizitzaren Estatu Plana gauzatzeko Estatuak autonomia-erkidegoei eta Ceuta eta Melilla hiriei transferitutako funtsen gerakinak erabiltzeko neurriak eragin dituzten egoerak eta beharrezkoak, eta Estatuaren etxebizitza-planen itzalpean emandako maileguak hitzartuak izaten jarraitzea, nahiz eta COVID-19aren pandemiaren ondorioz ematen diren luzamenduak aplikatu.

Honako hau ere sartzten da «aparteko eta presako premia» kontzeptuaren barruan: baliabideak azkar optimizatu behar izatea, batetik, COVID-19aren pandemiaren krisi ekonomikoa eta sozialaren ondorioz arriskuan edo arrisku handiagoan dauden ohiko etxebizitzaren alokairuei aldi batez erantzuteko eta, bestetik, etxebizitzaren alorrean pandemiaren ondorioz alde batera utzi ezin diren jarduketak batzuei heltzeko eta kolektibo jakin batzuei arreta emateko (genero-indarkeriaren biktima izan diren emakumeak, ohiko etxebizitza utzarazi dieten pertsonak, etxerik ez duten pertsonak, eta dudarik gabe pandemiaren ondorioz egoera kaskartu zaien beste herritar kaltebera batzuk).

Beste alde batetik, aurrez aipatutako maileguak gero ere hitzartuak izatea aparteko eta presako premia da, ezinbestean eragotzi behar baita COVID-19a dela-eta mailegu horietan emandako luzamenduak kaltegarri bihurtzea mailegu-hartzaileentzat; horren guztiaren helburua da aldi baterako konponbidea ematea COVID-19aren pandemiak ekonomian eta gizartean izan duen eraginaren ondorioz ordainketei aurre egiteko arazoak dauzkaten pertsonen, mailegu horien kuotak errazago ordaindu ahal izan ditzaten. Xedea, beraz, orain beharrean dauden mailegu-hartzaileei laguntzea da.

Azken xedapenetako lehenengoan, 48/1960 Legea aldatzen da (uztailaren 21ekoa, aire-nabigazioari buruzkoa), eta aldaketak aparteko eta presako premia bati erantzuten dio, ezinbestekoa baita azkar egokitzea pilotu gabeko aireontziaren definizioa Europar Batasunaren arautegian bildutako definiziora, Batzordearen (EB) 2019/947 Erregelamendua aplikatu ahal izateko, bai eta Estatuak bere xedapenak onartzea ere, erregelamendu hori osorik aplikatzeko, halako moldez non ez den mugatuko sektorearen garapena Europako eremuan horren aplikazioa atzeratzeagatik, batez ere egungo egoeran, COVID-19aren osasun-larrialdiaren eraginaren ondoren ekonomia suspertu beharra dagoela.

Azken xedapenetako bigarrena ezinbestekoa da ENAIRE are gehiago galgatu ez dezaten sektoreko gorabeherak. Sektore Publikoko Kontratuaren azaroaren 8ko 9/2017 Legeak 32. artikuluan ezartzen duenaren arabera, ENAIREk ez ditu betetzen bitarteko propietzat hartzeko ezarritako baldintza guztiak; horregatik, bitarteko propioaren izaera mantentzeak muga operatiboa ezartzen dio: alde batetik, ezin izango du jaso mandaturik, baina, beste batetik, ezin du parte hartu Estatuako Administrazio Orokorra eta bera bitarteko propietzat daukaten eta beraren menpekoak diren botere adjudikatzaileek kontratuak adjudikatzeko antolatzen dituzten prozeduretan, eta hori eragozpena da beste estatu batzuetakoak diren eta aire-nabigazioko zerbitzuak ematen dituzten beste entitate publikoekin lehiatzeko.

Azken xedapenetako hirugarrenak 750/2014 Errege Dekretua aldatzen du (irailaren 5ekoa, suteen kontrako, bilaketak egiteko eta salbamenduko aireko jarduerak arautu eta aire-nabigagarritasuneko baldintzak eta jarduera aeronautikoetarako lizentziak ezartzen dituena); TAE.ORO.COE.110 apartatua, hain zuzen ere. Aldaketa horrek aparteko eta presako premia bati erantzuten dio, beharrezkoa baita suteen kontrako, bilaketak egiteko eta salbamenduko aireko jardueretan tresna bat edukitzea larrialdietan azkar erantzun ahal izateko: eragile bereziaren ziurtagiria (EBZ) dutenek ez dute beharko baimenik beren artean aireontziak errentan hartzeko eta emateko eta aireontzien errentamendua tripulazioarekin lagatzeko; aski izango da Aire Segurtasunaren Estatuako Agentziari jakinaraztea. Hori oso lagungarria izango da udako suteen kontrako kanpainan.

Neurri hori ezarritakoa, suteen kontrako borrokaren sektorean urtean egiten diren ehun bat errentamendu-eragiketarako erdietan aski izango da Aire Segurtasunaren Estatuako Agentziari jakinaraztea, eta, horrela, erabat azkartuko dira lanak eta errazago lortu ahal izango dira larrialdi horietarako behar diren baliabideak.

Horrez gainera, neurri hori tresna baliagarria izango da halako larrialdien ardurak daukaten administrazio publikoentzat, errazago erantzun ahal izango baitute ezustekoetan, eskura daudenak baino baliabide gehiago behar direnean, batez ere arrisku handiko aldietan, udako suteen kontrako borrokaren kanpainan gertatu ohi den bezala.

Halaber, itsasoaren eremura etorrira, COVID-19aren pandemiaren ondorioz, bertan behera gelditu dira ditugun nazioarteko konpromisoen arabera Itsas Administrazioak sektore honetan nahitaez egiten dituen ikuskapenak, eta horrek, Europar Batasunaren eta Espainiaren arautegien arabera jarduteko ahalmena onartuta daukaten erakundeen laguntzarik gabe, blokeo bat ekarriko du orain. Horrek kalte handia egin liezaieke Espainiako ontziei beste estatu batzuetako portuetan ziurtagiriak aurkezteko eskatzen dietenean, ikuskapenen etenduraren eraginez garaiz jaso ez badituzte.

Horregatik, ezinbestekoa da ontziak ikuskatzeko sistema egokia edukitzea, aukera ematen duena nabigazioaren segurtasuna bermatzeko, Espainiak arlo honetako nazioarteko hitzarmenak betetzeko, eta itsasoaren kutsadura saihesteko, azken xedapenetako seigarrenak ezartzen duen aldaketan arautzen den bezala. Ohiko legegintzako prozedura aplikatzen segituko bagenu, inguruko herrialdeetako aldean eraginkortasun murriztagokoa den sistema bat erabiliko genuke, eta kostua handia izango litzateke Espainiako ontzi-konpainientzat.

Azken xedapenetako zazpigarrenaren premia apartekoa eta presakoa da, gaur egun ezinezkoa baita otsailaren 15eko 70/2019 Errege Dekretuak bosgarren xedapen iragankorrean ezartzen duena betetzea (errege-dekretu horrek Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua aldatzen du, bai eta beste

erregelamendu-arau batzuk ere; hain zuzen ere, errepideko garraioko ibilgailuetako gidariak prestatzearen, gai arriskutsuen garraioaren eta Errepideko Garraioaren Batzorde Nazionalaren arloko erregelamendu-arauak).

Hain zuzen ere, aipatutako bosgarren xedapen iragankor horren arabera, lanbide-gaitasunaren ziurtagiria eskuratzeko azterketen sistema berria, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamenduaren II. eranskinean arautzen dena, 2020ko uztailaren 1ean hasi behar da erabiltzen, baina tartean sartuta dauden administrazio guztiek ezin izango dute hori bete, eta, ondorioz, azterketa-eskema berria indarrean jartzea 2021eko urtarrilaren 1era atzeratu behar da.

Sistema berria indarrean jartzeko egunaren atzerapena erregelamendu-arau batean agertzen zen, baina horren izapidetzea atzeratu egin da COVID-19ak sortutako egoeraren ondorioz, eta ezin onartu izango da 2020ko uztailaren 1a baino lehen; beraz, epealdia azkar aldatu behar da, azterketa egin nahi dutenek eta eraginpeko enpresek segurtasun juridikoa eduki dezaten.

Halaber, Espainiako familiak jasaten ari diren egoera ekonomiko eta sozial larria ikusirik, eta kontuan hartuta nolako ondorioak eduki ditzakeen horrek batez ere alokairuan bizi diren herritarrengan, argi dago aparteko eta presako premia dela azken xedapenetako zortzigarrenean eta bederatzigarrenean arautzen diren neurriak ezartzea. Horretarako, aldaketa batzuk egin behar dira 8/2020 Errege Lege Dekretuan (martxoaren 17koa, COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurriena) eta 11/2020 Errege Lege Dekretuan (martxoaren 30ekoa, Gizarte- eta ekonomia-arloan presako neurri osagarriak ezartzen dituen COVID-19ari aurre egiteko), osasun-krisiak eta amaitu berri den alarma-egoeran hartu diren neurriek eduki duten eragina aintzat hartuta, eta helburua dela trantsizio egokia egitea gaizkien dauden familien babesa bermatuta dagoen normaltasun berrira.

Azken xedapenetako hamargarrenean, Jabetza Intelektualaren Legearen testu bategina aldatzen da. Aldaketa hori aparteko eta presako premia da, ezinbestean bermatu behar baitira Espainiako kudeaketa kolektiboaren sistemaren lehiakortasuna eta nazioarteko homologazioa.

Espainia potentzia kulturala da; gure herrialdean sortzen diren eduki kulturalen eskaria handia da. Horregatik, bultzatu behar da herrialdeko industria kulturalak eta kolektiboak hazteko duten potentziala ahalik gehien. Horretarako, jabetza intelektualaren eskubideen kudeaketa kolektiborako sistema egokia behar da, Europako eduki digitalen merkatuan lehiatzeko gauza dena eta Espainiako egileei eta gainerako eskubide-titularrei aukera ematen diena beren lanak banatzeko Europar Batasuneko gainerako estatuetan egiten den modu berean.

Espainiako kulturaren eta sormenaren arloetako industrien nazioko BPGd-aren % 3 baino gehiago sortzen dute. Horien dinamismoak eta, horrekin batera, gaztelaniak munduan daukan potentzialak (bigarren ama-hizkuntza da, 580 milioi hiztun baino gehiago ditu, eta hirugarren hizkuntza da Interneten) posizio estrategikoan jartzen dute Espainiako kulturaren sektorea COVID-19aren krisiaren ondoren Espainiaren susperraldi ekonomikoari laguntzeko. Horretarako, merkatu nazionala sendotu behar da, eta sektoreak nazioartean duen presentzia indartu behar da, gaztelaniaz hitz egiten den herrialdeetan batez ere.

COVID-19ak ekonomian eta gizartean daukan eraginak ekarri duen egoeraren ondorioz eta egoera horrek sormenaren eta kulturaren arloetako industrietan eta jabetza intelektualaren eskubideen titularren egoera ekonomikoan izan duen eraginaren ondorioz, geroz eta beharrezkoagoa da gure herrialdeko egileei eta eskubide-titularrei kalte egiten dieten gabezia egiaztatuei lehenbailehen aurre egitea. Horregatik, egoera horri aurre egitea aparteko eta presako premia da; beraz, ezin da atzerapenetan ibili eta ahalik azkarren ezarri behar dira neurri horiek, Espainiako kulturaren eta sormenaren arloetako industriak suspertzeko, eta horiekin batera Espainiako ekonomia ere bai. Horretarako, honen bidez aldaketa bat egiten da arautegian eskubide-titularrek kudeaketa-entitateetan ordezkaritza bidezkoa daukatela bermatzeko, interes-gatazkarik ez sortzeko kudeaketa-entitateak erabiltzen dituzten enpresek partaidetza osoa edo haren zati bat duten

argialetxeekin, eta Espainiako kulturaren arloko egileei eta enpresei eduki digitalen merkatu bakarrean lehiakorak izaten laguntzeko.

Azken xedapenetako hamaikagarrenean, 5/2015 Errege Lege Dekretua aldatzen da (apirilaren 30ekoa, futbol profesionaleko lehiaketan ikus-entzunezko edukiak ustiatzeko eskubideak merkaturatzearekin loturiko urgentziatzeko neurriena). Aldaketa hori ere presazkoa da, ahalik arinen argitu behar da-eta ikus-entzunezko zein eduki merkaturatu ahal diren Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premiazko neurri osagarrien apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuaren bidez 5/2015 Errege Lege Dekretuaren 1. artikulua aldatu ondoren. Azkar bermatu behar da edukiak merkaturatzeko jardunean parte hartzen duten eragileen, taldeen eta gainerakoen segurtasun juridikoa, zer ikus-entzunezko eduki merkaturatu ahal diren jakin behar baitute.

COVID-19aren ondoriozko pandemiak kirol-jarduera profesional eta ez-profesional guztia geldiarazi zuen, eta kirol-federazioen, txapelketen eta kirolarien finantzaketa-bideak Estatuako dirulaguntzetara soilik murriztu zituen. Horrenbestez, futbola, Espainiako kirolaren motor ekonomiko handia den aldetik, funtsezkoa da, berehala ekin behar zaion berreraikitze-etapan Espainiako gainerako sektorea bultzatzeko duen gaitasunagatik. Inguruabar horiek bultzatuta, apirilaren 21eko 15/2020 Errege Lege Dekretuak apirilaren 30eko 5/2015 Errege Lege Dekretua aldatu zuen, hitzaurrean azaltzen den bezala. Orain, bada, helburua errazagoa da: zehaztu behar da arautegi horren arabera ikus-entzunezko zer eduki merkaturatu daitekeen.

Azken xedapenetako hamabigarrena aparteko eta presako premia da, beharrezkoa baita COVID-19ak eragindako osasun-krisialdiari aurre egiteko prebentzio, geldiarazte eta koordinazioko premiazko neurrien ekainaren 9ko 21/2020 Errege Lege Dekretuak 7. artikuluan ezartzen dituen betebeharren eraginkortasuna bermatzea, lantokietan —birusa berragertu litekeen tokiak izanik— gaixotasuna kutsatzeko arriskua murrizteko.

Lantokietan arrisku handia dago birusa hedatzeko; izan ere, orain arte bai Espainian, bai Europar Batasuneko beste herrialde batzuetan izan diren kutsapen-agerraldietako asko lantokietan gertatu dira.

Oso lagungarria izango da Laneko eta Gizarte Segurantzako Ikuskaritzaren funtzionarioei ahalmena ematea osasun publikoko arauak betetzen diren egiaztatzeko, lantokietan kutsapenik ez gertatzeko. Horretarako, pandemia kontrolatzeko erantzun azkarra emateko gauza den ikuskaritza-lan egokia egingo da eta esparru juridiko zehatza ezarriko da egiaztatzen diren ez-betetzeei erantzuteko. Horrez gainera, gaikuntza hori guztiz bat dator Laneko Ikuskaritzaren funtsarekin; langileen eskubideak babestearekin, hain zuzen ere.

Beraz, gaikuntza hori apartekoa da, bizi garen ezohiko pandemiak eragina, eta aldi baterako baino ez da izango.

Azaldu den bezala, errege lege-dekretu honetan ezartzen diren neurriek «aparteko eta presako premia» dute, eta, beraz, bete egiten dira Espainiako Konstituzioak 86. artikuluan eskatzen dituen baldintzak errege lege-dekretuaren tresna juridikoa baliatu ahal izateko. Izan ere, lortu nahi diren helburuak ezin dira lortu lege bat presako prozeduraren bidez izapidetuta.

Bigarren alderdiari dagokionez, Konstituzioaren 86.1 artikulua aipatzen duen bezala, errege lege-dekretuek «ezin eragingo diete, ez Estatuaren funtsezko instituzioen ordenamenduari, ez I. tituluan araututako herritarren eskubide, betebeharrak eta askatasunei, ez autonomia-erkidegoen araubideari, ez hauteskunde-zuzenbide orokorrari». Errege lege-dekretu honetako neurrietako batek ere ez du eraginik izango gai horietan.

Horren ildotik, Konstituzioaren I. tituluak arautzen dituen herritarren eskubide, betebeharrak eta askatasunetan eragiteko debekuari dagokionez, Konstituzio Auzitegiaren doktrina sendoa, uztailaren 31ko 139/2016 epaian laburbiltzen dena (6. oinarri juridikoa): «1.a) (...) Auzitegi honek baztertu egin du muga horren interpretazio zabalago bat, "lege-dekretuaren figura hustea ekarriko lukeena, eta hura baliorik gabe utziko lukeena Konstituzioaren I. tituluan jasotako gaiei buruzko edozein alderdi eragin handiagoarekin edo txikiagoarekin arautzeko"; 2.a) Klausula murriztailea lege-dekretuaren figura ezerezera ez murrizteko moduan ulertu behar da; beraz, Konstituzioak debekatzen duena da eskubide, betebeharrak eta

askatasun horien araubide orokor bat arautzea edo eskubide horietako batzuen edukiaren edo funtsezko elementuen aurka egitea (Konstituzio Auzitegiaren 111/1983 epaia, abenduaren 2koa, geroagoko beste batzuek berretsia; 8. oinarri juridikoa); 3.a) Auzitegiak ez du soilik zehaztu behar lege-erreserbaren printzipioa nola adierazten den gai jakin batean, baizik eta aztertu behar du lege-dekretuak Espainiako Konstituzioaren I. tituluan araututako eskubide, betebeharrak edo askatasunen bat «ukitu» duen, eta, horretarako, kontuan hartu beharko du kasu bakoitzean ukitutako eskubide, betebeharrak edo askatasunaren konstituzio-konfigurazioa, bai eta konstituzio-testuan duen kokapen sistematikoa eta kasuan kasuko arauketa zehatzaren izaera eta irismena ere (...).

Gainera, proposamen honetako aurreikuspenak hasieran aipatutako ardatzetako lehenaren inguruan taxutu dira (langileen eta bidaiarien osasuna babestea), eta Espainiako Konstituzioaren 43.2 artikulua botere publikoei emandako konstituzio-aginduari erantzuten diote, ez dute erregulatzen I. tituluan jasotako eskubideen araubide orokorra, eta babestu nahi den ondasun publikoarekiko proportzionatutzat jotzen dira. Ildo horretan, Konstituzio Auzitegiak iritzia eman du Espainiako Konstituzioaren 43. artikuluan jasotako osasuna babesteko eskubidearen eraginkortasunari buruz; izan ere, Estatuko eta autonomia-erkidegoetako botere publiko guztien jarduna orientatzeko eta zehazteko printzipio gidaria den aldetik, «Konstituzioaren agindu horiek betetzen direla ziurtatzeko beharrezkoak diren arauak egitera» behartzen du (Konstituzio Auzitegiaren 113/1989 epaia, ekainaren 22koa, 3. oinarri juridikoa), hau da, osasun publikoaren antolamendua eta tutoretza bermatzeko behar diren arauak ezartzera, behar diren bitartekoak erabiliz.

Errege lege-dekretu honetako zerga-neurriek ez dute urratzen Konstituzioaren 31. artikulua; izan ere, lehen aipatutako 100/2012 epai horretan adierazten den bezala (9. oinarri juridikoa), «ez dute nabarmen aldatzen zergadunek jasan behar duten presio fiskala, eta, ondorioz, ez dute eragin funtsezko aldaketarik herritarrek zerga-sistema osoan duten posizioan, eta, beraz, ez dute ukitu Espainiako Konstituzioaren 31.1 artikulua adierazten duen gastu publikoei eusten laguntzeko betebeharrak konstituzionalaren funtsa» (Konstituzio Auzitegiaren epaiak: 137/2003, uztailaren 3koa, 7. oinarri juridikoa, eta 108/2004, ekainaren 30ekoa, 8. oinarri juridikoa).

Beste alde batetik, Konstituzio Auzitegiaren 3/1988 epaiak, herritarren segurtasuna babesteari buruzko urtarrilaren 26ko 3/1979 Errege Lege Dekretuari buruzkoak, 6. oinarri juridikoan ezartzen du lege-dekretu baten bidez arau-hauste edo zehapen administratiboak ezartzeak ez duela ukitzen Konstituzioaren 25. artikulua. Errege lege-dekretu honetako arau zehatzaileak beharrezkoak dira errege lege-dekretuan bertan ezartzen den guztia betearazteko.

Adierazitako guztia aintzat hartuta, errege lege-dekretu honek ez du eraginik edukiko araugintzako tresna honen eremutik kanpo dauden gaietan, hau da, «Estatuaren oinarriko erakundearen antolamenduan, ez Espainiako Konstituzioaren I. tituluak arautzen dituen herritarren eskubide, eginbeharrak edo askatasunetan, ez eta autonomia-erkidegoen araubidean eta hauteskunde-zuzenbide orokorrean ere».

IV

Errege lege-dekretu honek bete egiten ditu erregulazio onaren printzipioak, Administrazio Publikoaren Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 129. artikuluan ezarritakoaren arabera. Izan ere, bete egiten ditu premia, eraginkortasun, proportzionaltasun, segurtasun juridiko, gardentasun eta efizientziaren printzipioak.

Premiaren eta eraginkortasunaren printzipioekin bat etorriz, ekimenaren oinarria interes orokorra da: COVID-19ak ekarri duen osasun-krisiaren ondoriozko egoerari aurre egitea. Azken finean, helburu nagusia herritarren osasuna babestea da, eta, horrekin batera, pandemiak garraioaren eta etxebizitzaren arloetan sortutako ondorio sozioekonomiko txarrak ahalik gehien murriztea, jarduera ekonomikoa leheneratuz eta suspertuz. Bada, oraintxe dugu denbora neurri gehiago ezartzeko, orain arte onartutako tresnen bidez ezin bete izan diren beharrezko horiek betetzeko, eta horretarako tresnarik egokiena honako errege lege-dekretu hau da.

Arau hau bat dator proportzionaltasunaren printzipioarekin, aurretik zehaztu diren helburuak lortzeko behar-beharrezkoa den erregulazioa baino ez baitu ezartzen; izan ere, orain arautzen diren neurriak aurreko guztien osagarriak dira, eta haietan kontuan hartzen dira aplikatuko diren sektorearen berezitasunak, bai eta COVID-19aren krisiak sektore bakoitzean izan duen bilakaera eta sortu dituen ondorioak.

Halaber, bat dator segurtasun juridikoaren printzipioarekin: koherentea da Europar Batasuneko Zuzenbidearekin eta gainerako ordenamendu juridikoarekin, eta politika sozial eta ekonomikoaren printzipio gidariei lotzen zaie.

Eta gardentasunaren printzipioa ere betetzen du; izan ere, argi eta garbi zehazten du zein den bere asmoa, eta azalpena ematen du. Beste alde batetik, ez dira egin herritarrek parte hartzeko izapideak, Gobernuaren 50/1997 Legeak 26. artikuluan ezartzen dituenak, artikuluko horren 11. apartatuan errege lege-dekretuetarako ezartzen duen salbuespenari helduta.

Azkenik, efizientzia-printzipioari dagokionez, errege lege-dekretu honek ez die administrazio-karga gehigarriak ezartzen aurretik zeudenei. Aitzitik, neurri guztiek, eta batez ere errege lege-dekretu honen oinarriko hirugarren ardatzeko neurriek, administrazio-zamak murrizten dituzte, administrazio-prozedura batzuk errazten eta azkartzen dituzte, segurtasun juridikoa bermatzen dute, eta kontuan dute erakundeek administrazio-ahalmena dutela berehalako erantzuna emateko jarduerak indarberritzeko eta egiteko behar diren izapideak arintzeko.

Errege lege-dekretu hau Konstituzioaren 149.1 artikuluen 13., 16. eta 20. zenbakietan xedatzen denaren babesean onartzen da. Xedapen horiek eskumen eskusiboa ematen diote Estatuari honako arlo hauetan: jarduera ekonomikoaren plangintza orokorraren oinarriak eta koordinazioa; kanpo-osasuna, osasunaren oinarriak eta koordinazio orokorra; merkataritzako marina eta ontziei bandera jartzea, interes orokorreko portuak, interes orokorreko aireportuak, aireko espazioaren kontrola, aireko bidaiak eta garraioa.

Gainera, III. kapitulua, 32. eta 33. artikulua, hirugarren xedapen gehigarria eta azken xedapenetako laugarrena eta seigarrena Estatuak ogasun publikoaren arloan dauzkan eskumen eskusiboen babesean ematen dira, eta Espainiako Konstituzioaren 149.1.14 artikuluan xedatzen denaren arabera.

Beste alde batetik, 18. artikulutik 23.era bitartekoak, 30. artikulua eta azken xedapenetako zortzigarrena eta bederatzigarrena Estatuak merkataritza-legegintzaren, prozesu-legegintzaren eta legegintza zibilararen arloan dituen eskumen eskusiboen babesean ematen dira, eta Espainiako Konstituzioaren 149.1 artikuluen 6. eta 8. zenbakietan xedatzen denaren arabera.

24. eta 25. artikulua (Estatuaren eskumeneko emakida-kontratuak bakarrik dagozkienak) Espainiako Konstituzioaren 149.1.18 artikuluen babesean ematen dira; horrek eskumen eskusiboa ematen dio Estatuari Administrazioaren kontratu eta emakidei buruzko oinarritzko legeriaren arloan.

26. artikulutik 29.era bitarteko artikulua eta azken xedapenetako zazpigarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1.21 artikuluen babesean ematen dira; artikuluko horrek eskumen eskusiboa ematen dio Estatuari autonomia-erkidego baten baino gehiagoren lurraldetik igarotzen diren garraioen arloan, eta ibilgailu motordunen trafikoaren eta zirkulazioaren gainean.

Azken xedapenetako hamargarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1.9 artikuluen babesean ematen da; horrek eskumen eskusiboa ematen dio Estatuari jabetza intelektualaren eta jabetza industrialaren arloan.

Azken xedapenetako hamaikagarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1 artikuluko 13. eta 27. zenbakietan arautzen denaren babesean ematen da; zenbaki horietan eskumen eskusiboa ematen zaio Estatuari honako arlo hauetan: jarduera ekonomikoaren plangintza orokorraren oinarriak eta koordinazioa; prentsaren, irratien, telebistaren eta, oro har, gizarte-komunikabide guztien araubideari buruzko oinarritzko arauak. Nolanahi ere, autonomia-erkidegoek arau horiek garatzeko eta betearazteko ahalmenak daukate.

Azken xedapenetako hamabigarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1 artikuluen 7. eta 16. zenbakietan xedatzen denaren babesean ematen da; zenbaki horietan eskumena

ematen zaio Estatuari lan-legeriaren arloan eta kanpo-osasunaren, osasunaren oinarrien eta koordinazio orokorraren gainean.

Horrenbestez, Espainiako Konstituzioaren 86. artikuluko baimenez baliatuta, Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako ministroak eta Gobernuako bigarren presidenteorde eta Gizarte Eskubideetako eta Agenda 2030eko ministroak proposatuta, eta Ministro Kontseiluak 2020ko uztailaren 7ko bileran eztabaidatu ondoren, honako hau

XEDATZEN DUT:

I. KAPITULUA

Xedapen orokorrak

1. artikulua. *Xedea.*

Errege lege-dekretu honen xedea da beharrezkoak diren neurri batzuk onartzea garraioen sektorean eta etxebizitzaren arloan ekonomia suspertzeko, langileen eta bidaiarien osasuna babestuz, funtsezko ondasunak eta zerbitzuak eskura egotea bermatuz, enpresei likidezia helaraziz eta administrazio-zamak murriztuz.

II. KAPITULUA

Aireko garraioaren sektoreko neurriak

2. artikulua. *COVID-19aren pandemian aireko bidaiariak eta hegazkinetako langileak kudeatzeko neurriak.*

SARS-Cov-2 kutsatzeko arriskua murrizteko asmoarekin kapitulu honetan ezartzen diren neurriak aplikatu behar dituzte hauek: lurralde nazionalako aireportuen kudeatzaileek; aireportu horietan diharduten hegazkin-konpainiek (are hegazkin-taxien konpainiek eta hegaldi orokorrak egiten dituztenek ere); azpiegitura horietatik pasatzen diren bidaiariak; aireportuetako zerbitzu osagarriak egiten dituzten enpresek, eta, oro har, aireko garraioa eragiketarako egiten dituzten langile guztiek.

Autonomia-erkidegoen eskumeneko aireportuetan eta horietan zerbitzu osagarriak ematen dituzten enpresetan, kasuan kasuko autonomia-erkidegoak ezartzen dituen neurriak aplikatu beharko dira.

3. artikulua. *COVID-19aren pandemian aireko bidaiariak eta hegazkinetako langileak kudeatzeko gidalerro operatiboak.*

1. Aireko Garraioa Sustatzeko Batzordea (hemendik aurrera, Sustapen Batzordea) otsailaren 6ko PRE/248/2003 Aginduak arautzen du (agindu horren bidez, Aireko Garraioa Sustatzeko Espainiako Batzordea sortzen da eta beraren osaera eta egitekoak finkatzen dira). Batzorde horrek COVID-19aren pandemian aireko bidaiariak eta hegazkinetako langileak kudeatzeko lurralde nazionalako aireportuetako eragiketetan aplikatuko diren gidalerro operatiboak ezarriko ditu, gaztelaniaz, eta barruko ordenamendu juridikoan txertatuko ditu Europar Batasunaren Aire Segurtasuneko Agentziak (EASA) eta Gaixotasunak Kontrolatzeko Europako Zentroak (ECDC) ematen dituzten gidalerroak, bai eta horien aldaketak ere, Espainiako ezaugarri berezietara moldatuta (hemendik aurrera, EASA/ECDC gidalerro moldatuak), eta gehieneko epe bat ezarriko die gidalerro horiek betetzeko horretara behartuta dauden subjektuei, kontuan edukita neurriak nolakoak diren, zer eragozpen dauden eta zer baliabide behar diren.

EASA/ECDC gidalerroak, moldatu ondoren, *Estatuko Aldizkari Ofizialean* argitaratuko dira, AESA Aire Segurtasunaren Estatuko Agentziako Zuzendaritzaren titularraren ebazpen baten bidez.

2. EASA/ECDC gidalerro moldatuak nahitaez bete behar dituzte lurralde nazionalako trafiko zibileko aireportuen kudeatzaileek, aireportu horietan zerbitzu osagarriak ematen dituzten enpresek, Espainiako aireportuetan diharduten hegazkin-konpainiek eta azpiegitura horiek erabiltzen dituzten gainerako guztiek.

3. 2. apartatuan ezartzen dena gorabehera, Sustapen Batzordeak deklaratu dezake antzekoa dela COVID-19aren pandemian aireko bidaiariak eta hegazkinetako langileak kudeatzeko nazioarteko beste gomendio batzuen eraginkortasuna eta EASAk eta ECDCk koronabirusaz kutsatzeko arriskua murrizteko emandako gidalerroena.

Halako kasuetan, eta elkarrekikotasun-printzipioa aplikatuz, hirugarren herrialdeetako aireko garraioko konpainiek 2. apartatuan ezartzen dena betetzen dutela iritziko zaio, baliokidetzat jotzen diren nazioarteko gomendioak betetzen badituzte.

4. artikulua. *Aireportuen kudeatzaileen eta hegazkin-konpainien betebeharrak.*

1. Espainiako lurraldeko trafiko zibileko eta interes orokorreko aireportuen kudeatzaileek eta Espainiako aireportuetan bidaiarien aireko garraioan diharduten konpainiek EASA/ECDC gidalerro moldatuak aplikatzeko behar diren prozedura operatiboak ezarri behar dituzte, bakoitzak bere ardurapeko esparruan eta berak egiten dituen eragiketarako.

2. Aireportuen kudeatzaileek eta aireko garraioko konpainiek EASA/ECDC gidalerro moldatuen aplikazioaren ondorioz bete behar diren neurri prebentiboen berri emango diete bidaiariei, besteak beste aireportuko megafonia, kartelak, baliabide digitalak eta seinaleak erabiliz.

3. Ontziratze txartela eman aurretik, aireko garraioko konpainiek bidaiariei azaldu beharko diete zein diren bidaiariei aireportuan sartzea eragozten duten osasun-arrazoak eta zer gertatuko den osasun-kontroletan norbaitek COVID-19a daukalako zantzuren bat izanez gero. Gainera, bidaiariei eskatuko diete adierazteko irakurri dituztela informazio hori eta osasun-adierazpena (EASA/ECDC gidalerro moldatuetan ezartzen dena edo Sustapen Batzordeak aurretik onartutako antzeko besteren bat).

5. artikulua. *Bidaiarien betebeharrak.*

1. COVID-19aren sintomak edukitzeagatik edo COVID-19a diagnostikatuta daukatelako etxean bakartuta dauden bidaiariak ezin dira joan aireportura, eta COVID-19a diagnostikatuta daukan pertsona batekin harreman estuetan izan ondoren etxeko berrogeialdian daudenak ere ez.

Aurreko egoeretan ez egon arren COVID-19aren sintoma agerikoak dauzkaten pertsonak ere ezin dira joan aireportura. Pertsona horiek berehala hots egin behar dute autonomia-erkidegoak berriaz jarritako telefonora.

2. Bidaiariek pasatu egin beharko dituzte Osasun Ministerioak ezartzen dituen osasun-kontrolak, eta kapitulu honetan arautzen denarekin bat etorri ezartzen diren neurri prebentiboak aplikatu beharko dituzte.

3. Osasun publikoaren arloko neurri bereziei buruzko apirilaren 14ko 3/1986 Lege Organikoak ezartzen duenarekin bat etorri, kapitulu honetan arautzen denaren arabera egiten diren osasun-kontroletan norbaiti COVID-19 gaixotasunaren sintomak antzematen bazaizkio, aireportuko azpiegiturara sartzea edo ontziratzea ukatu ahal izango zaio, edo ontzitik irtenaraziko, barruan egonez gero.

6. artikulua. *Aireportuko terminalera joateko mugak.*

1. Autonomia-erkidego bakoitzak bere eskumeneko aireportuetarako ezartzen duena gorabehera, honako hauek sartu ahal izango dira lurralde nazionalen dauden aireportuetako terminaletan:

a) Bidaia-txartel edo ontziratze txartel baliozkoa daukaten bidaiariak, hegaldiaren aurreko sei orduetan. Kasu batzuetan, bidaiariarekin batera laguntzaileak ere sartu ahal

izango dira, baina behar-beharrezkoak direnak bakarrik: bidaiaria adingabea bada, mugitzeko eragozpenak badauzka, eta laguntza beharrezkoa dela frogatzen denean.

b) Aireportuko langileak eta bertan zerbitzuak ematen dituzten enpresetako langileak, behar bezala egiaztatu edo baimenduak, eta aireko garraioko konpainietako eta beste aireko operadore batzuetako tripulazioetako langileak eta pilotuak, programatuta dauden eragiketak egiteko, hegaldi batera doazen abiazio orokorreko pilotuak eta haiei laguntzen dietenak barne.

c) Estatuko Segurtasun Indar eta Kidegoetako langileak, eta aireportuko zerbitzuren batean (aduanak, osasuna, posta, kanpoko eta barruko segurtasuna...) aritzen diren langileak.

d) Beste pertsona batzuk, indarreko arauetan eta prozeduretan ezartzen diren eta behar den bezala frogatzen diren arrazoiengatik. AESA Aire Segurtasunaren Estatuko Agentziako ikuskatzaileak, esate baterako, ikuskapenak egiteko.

2. Terminalaren eraikinean sartzen diren pertsona guztiek nahitaez eduki beharko dute ipinita aireportuko instalazioetan maskara kirurgikoa edo babes handiagokoa, behar bezala justifikatutako kasuetan izan ezik, eta EASA/ECDC gidalerro moldatuetan ezartzen den pertsonen arteko distantzia utzi beharko da une oro.

7. artikulua. *EASA/ECDC gidalerroak koordinatu, aplikatu eta gainbegiratuko dituzten organoak.*

1. 2. artikuluan ezartzen direnak ez ezik, Sustapen Batzordeak honako egiteko hauek ere badauzka: EASA/ECDC gidalerro moldatuak eta horien baliokidetzat jotzen diren nazioarteko gomendioak zehazten eta aplikatzen parte hartzen duten eragile guztiak koordinatzea; elkarrekikotasunaren printzipioa aplikatzea; gidalerroak aplikatzen laguntzen duten gidak eta bestelako materialak sortzea.

2. 1. apartatuan xedatzen dena alde batera utzi gabe, Aire Segurtasunaren Estatuko Agentziak EASA/ECDC gidalerro moldatuak aplikatzeko alderdi praktikoak prestatu eta koordinatuko ditu, eta, elkarrekikotasunaren printzipioa aplikatuz, baliokidetzat jotzen diren nazioarteko gomendioak aplikatzeko lanak ere bai. Nolanahi ere, Osasun Ministerioak eta Barne Ministerioak beren eskumeneko egitekoak dauzkate.

3. Halaber, Aire Segurtasunaren Estatuko Agentziak EASA/ECDC gidalerro moldatuak eta elkarrekikotasunaren printzipioa aplikatuz haien baliokidetzat jotzen diren nazioarteko gomendioak betetzen diren gainbegiratuko du.

Gainera, Sustapen Batzordea entzun ondoren, Agentziak gidak edo material orientatiboak prestatu ahal izango ditu baldintzen aplikazioaz eta egin dituen gainbegiratze-prozedurei buruz.

III. KAPITULUA

Itsas garraioaren sektoreko neurriak

8. artikulua. *Emakida-tituluetan ezarritako gutxieneko jarduerari edo trafikoei buruzko neurriak.*

1. Portuetako agintaritzek, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginak esleitutako eskumenekin bat etorritik, modu arrazoituan murriztu ahal izango dituzte 2020rako eskatutako gutxieneko trafikoak, kasuan kasuko emakida-tituluetan ezarritakoak, baldin eta COVID-19aren krisiaren ondorioz ezinezkoa bada jarduera hori edo konprometitutako gutxieneko trafiko hori lortzea (testu bategin hura irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartu zen).

2. Emakidadunak eskatuta, jardueraren edo gutxieneko trafikoaren aldaketa modu arrazoituan eta proportzionatuan egingo da, 2019ko ekitaldian egindako trafikoei dagokienez.

9. artikulua. Okupazioaren gaineko tasari buruzko neurriak.

1. Jabari publikoko emakida edo baimen baten titularrak frogatzen badu COVID-19aren krisiak kalte nabarmena egin diola bere jarduerari, ekitaldian sortutako okupazioaren gaineko tasaren kuota likidoa murriztu ahal izango dio portuko agintaritzak. Kalte horren kuantifikazioa kasuz kasu egingo da, 2018. eta 2019. urteetan erregistratutako batez besteko jarduera oinarritzat hartuta, trafiko-adierazle bati buruzko irizpide objektiboen arabera edo, halakorik ezean, jarduera horri egotz dakizkiokeen diru-sarreraren arabera. 2018ko urtarrilaren 1az geroztik emandako emakiden eta baimenen kasuan, kalte nabarmenaren kuantifikazioa portuko agintaritzak bakoitzean eta jarduera-sektore bakoitzean gertatutako trafiko-jaitsieraren arabera egingo da. Jaitsiera zehazteko oinarria 2018. eta 2019. urteetako batez besteko trafikoa izango da.

Errege lege-dekretu hau indarrean ipini aurretik egindako 2020ko likidazioak behin-behinekoak izango dira, eta murrizketa hau aplikatuz berrikusi ahal izango dira, onartuz gero, baldin eta subjektu pasiboak eskatzen badu errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denetik bi hilabete pasatu baino lehen.

2. Murrizketaren zenbatekoa honako faktore hauen arabera izango da: 2020. urtean trafikoa izan den jaitsiera edo, bestela, jarduerari egotzen zaizkion diru-sarreretan gertatu dena; emakida edo baimeneko jabari publikoko espazioan egiten den jarduera, eta portuko agintaritzaren egoera ekonomiko-finantzarioa. Eskala hau aplikatuko da:

1. taula. Okupazioaren gaineko tasaren kuotan aplikatuko den murrizketaren ehunekoa

Emakidak eta baimenak, bidaiarientzako terminalak izan ezik			Bidaiarientzako terminalak	
Jardueran izandako eragin negatiboa (%).	Okupazioaren gaineko tasaren murrizketa		Jardueran izandako eragin negatiboa (%).	Okupazioaren gaineko tasaren murrizketa.
	Portuko agintaritzaren aktiboen errentagarritasuna 2019an >0, indarreko finantza-normalizaziorako hitzarmenik ez, eta 2019ko Rc ⁽¹⁾ >1, eta arrantza-erabilerak eta itsasoko eta ur-kiroletako erabilerak, oro har.	Portuko agintaritzaren aktiboen errentagarritasuna 2019an <0, edo indarreko finantza-normalizaziorako hitzarmena, edo 2019ko Rc ⁽¹⁾ <1.		
% 10 baino gutxiago	%0,0	%0,0	%20 baino gutxiago	%0,0
% 10 eta % 15 artean	% 15,0	%7,5	%20 eta %40 artean	%30,0
% 15 baino gehiago	%20,0	%10,0	%40 baino gehiago	%60,0

⁽¹⁾ Rc = (Aktibo korrontea – Inbentarioa) / Pasibo korrontea.

Artikulu honetan ezartzen denaren ondorioetarako, bidaiarientzako terminala honako hau da: bidaiariak, haien ekipajeak eta behar diren ibilgailuak garraio-mota batetik beste batera erraz pasatzeko instalazioa. Halaber, definizio horretan sartzen dira ro-pax ontziak ere, bidaiariak ez ezik salgaiak garraiatzeko ere erabiltzen direnak, bai eta bidaiarien arretarako jarduera osagarriak egiteko erabiltzen diren espazioak ere.

Aurreko eskalaren arabera murrizketa tasaren kuotari aplikatuko zaio, bidezkoak diren hobariak aplikatu ondoren, eta lehiaketetan eskainitako zenbateko gehigarri ere bai, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilar buruzko Legearen testu bateginaren 180. artikuluan xedatzen denarekin bat etorritik.

3. Prozedura interesdunak eskatuta hasiko da; eskaera errege lege-dekretu hau indarrean ipintzen denetik bi hilabete igaro baino lehen aurkeztu behar da, eta murrizketaren magnitudea portuko agintaritzaren administrazio-kontseiluak onartuko du, aurreko apartatuan ezartzen denarekin bat etorritik.

4. Artikulu honetan arautzen diren murrizketak aplikatzeko (bidezkoasuna eta zenbatekoa), artikulu honetan ezartzen diren baldintzak bete behar dira, eta bigarren apartatuan ezartzen diren mugak ere bai. Ondoren, murrizketak egiaztatuko dira, eta baliteke kasu batzuetan likidazioak egin behar izatea; nolahi ere, likidazio horietan inolaz

ere ez da sortuko interesik ez portuko agintaritzaren alde ez baimenaren edo emakidaren titularraren alde.

10. artikulua. *Jardueraren gaineko tasari buruzko neurriak.*

1. Portuko agintaritzek, subjektu pasiboak eskatuta, eta COVID-19aren krisiak beren jardueran izan duen eragin negatiboa behar bezala justifikatuta, ondorenik gabe utzi ahal izango dute 2020. urterako «Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 188.b).2.1 artikuluan ezarritako jardueraren gaineko tasaren urteko kuota osoaren beheko muga.

2. Portuko agintaritzek, subjektu pasiboak eskatuta, eta COVID-19aren krisiak bere jardueran izan duen eragin negatiboa behar bezala justifikatuta, 2020rako gaikuntza-tituluan ezarritako jardueraren gaineko tasaren galdagarritasuna aldatu ahal izango dute; hala badagokio, aurretiazko ordainketa kenduko da, eta ekitaldiaren amaieran likidatuko da, benetan garatutako jardueraren arabera. Nolanahi ere, emakida-tituluaren edo emandako baimenaren bermea baino ez da eskatuko.

11. artikulua. *Itsasontziaren tasari buruzko neurriak.*

1. 2020ko martxoaren 1etik urriaren 31ra arte salbuespen bat ezartzen da itsasontziaren tasarako, eskumena duen agintaritzak COVID-19aren krisia dela-eta emandako agindu baten ondorioz ontziak portuko uretan amarratuta edo ainguratuta egon behar duenerako eta inguruabar horrek irauten duen bitarteko.

2. 2020ko martxoaren 1etik urriaren 31ra arte, jarduteari uzten dioten itsas zerbitzuetako ontziei, aktibo ez dauden ontziei dagokienez, luzaroko egonaldiagatiko koefizientea aplikatuko zaie itsasontziaren tasan (T-1), portuko uretako egonaldiko lehen egunetik.

3. 2020ko martxoaren 1etik urriaren 31ra arte, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 197.1.e).8 artikuluan ezartzen den koefizientea 1,16ra murriztuko da portu-zerbitzuak emateko itsasontzietarako.

4. 2020ko martxoaren 1etik urriaren 31ra arte egiten diren eskala guztietarako 1,00 euroko balioa ezartzen da itsasontziaren tasaren oinarritzko S zenbatekoarentzat, ibilgailuen bidaiarien edo kargaren itsas zerbitzu erregular bati atxikita dauden ontzientzat izan ezik, kasu horretan balio hori 0,60 eurokoa izango baita.

5. Errege lege-dekretu hau indarrean ipini aurretik egindako likidazioetatik artikulua honen aurreko apartatueta ezartzen diren kasuetan daudenak behin-behinekoak izango dira, eta portuko agintaritzek berrikusi ahal izango dituzte, manu honetan ezartzen diren baldintzak betetzen direla egiaztatu ondoren, baldin eta subjektu pasiboak eskatzen badu errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denetik bi hilabete pasatu baino lehen. Berrikuspenaren ondoriozko likidazioak ez du sortuko interesik tasaren subjektu pasiboaren alde.

Bi hilabeteko epealdian berrikuspenik eskatzen ez bada, manu honetan aipatzen diren berrikuspenak behin betikoak izango dira.

12. artikulua. *Portu-eremuko zerga-zorrak geroratzea.*

Eskaera aurkeztu ondoren, portuko agintaritzek baimena eman ahal izango dute 2020ko martxoaren 1etik urriaren 31ra arte (biak barne) sortu eta ordaindu gabeko portutasen likidazioen ondoriozko zerga-zorrak geroratzeke. Halako baimenen bidez, 2020ko ekitaldi osoan ordaindu ez diren okupazioaren gaineko tasaren likidazioen zerga-zorrak ere geroratuko dira.

Zorra geroratzeke baldintzak hauek izango dira:

- a) Gehienez sei hilabete geroratuko dira.
- b) Ez da sortuko berandutze-interesik eta ez da eskatuko bermerik zorra geroratzeke.

13. artikulua. *Bidaiarientzako terminalak.*

1. Pertsonen mugikortasuna mugatzen duten xedapenak aplikatzearen eraginez bidaiarien trafikoa nabarmen jaitsi den portu-agintaritzetan —COVID-19ak eragindako osasun-krisia dela-eta bidaiarien gurutzantzak portuetan sartzea eragotzi eta bidaiarien linea erregularrak murriztu edo kendu baitira—, errege lege-dekretu honen 9. artikuluan aipatzen den okupazioaren gaineko tasaren kuota osoaren murrizketaren ondorioz diru-sarreretan izan diren jaitsierak irizpide gisa hartuko dira kontuan 2020ko eta 2021eko Portuen arteko Konpentsazio Funtsa banatzerakoan, eta lehentasuna emango zaio haiek esleitzeari ekitaldian emaitza negatiboa (banaketa hori kontuan hartu gabe) izan duten portu-agintaritzei.

2. Alarma-egoera dagoen bitartean, larrialdi-zerbitzutat hartuko da, ondorio guztietarako, zerbitzua arautzen duten pleguetan aurreikusitakoaren arabera, itsas zerbitzu erregularrak ematen diren bidaiarien terminaletan portu-zerbitzua bidaiariei emateko lizentzien titularrek beren giza baliabideak zerbitzuaren alde jartzea.

14. artikulua. *Koefiziente zuzentzaileak eta hobariak.*

Portuetako agintaritzek 2020. ekitaldian lortzen dituzten urteko errentak ez dira kontuan edukiko Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilar buruzko Legearen testu bateginak 166. artikuluan arautzen dituen koefiziente zuzentzaileak zehazteko, koefiziente horiek handitzen badira.

Halaber, portuko agintaritzaren batek 2020ko edo 2021eko ekitaldian itsasontzien, bidaiarien eta salgaien gaineko tasetan guztira gutxiago biltzen badu 2019ko ekitaldikoetan baino, 2019ko bilketa hartuko da kontuan Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilar buruzko Legearen testu bateginak 245. artikuluan 3. apartatuan arautzen dituen hobarien guztirako gehieneko zenbatekoa zehazteko.

IV. KAPITULUA

Trenbide-sektoreko neurriak

15. artikulua. *RENFE-Operadora enpresa-erakunde publikoa zorpetzea.*

RENFE-Operadora enpresa-erakunde publikoari baimena ematen zaio 2020ko aurrekontu-ekitaldian 1.000 milioi euroren kreditu-eragiketak egiteko. Kopuru hori kreditu-entitateekiko epe laburreko zein luzeko zorren gehieneko gehikuntza garbitzat hartuko da, aurrekontu-ekitaldiko urtarilaren 1etik abenduaren 31ra bitartean. Kasu honetan, urtearen barruan ituntzen eta ezereztan ez diren kreditu-eragiketarako izango da baimena, Aurrekontuen Lege Orokorraren 111.2 artikuluan xedatzen denari jarraituz.

16. artikulua. *Aparteko kreditua ezartzea Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioaren aurrekontuan.*

Estatuko Administrazio Orokorraren, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre SA (SEITTSA) sozietatearen eta Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF eta ADIF Alta Velocidad) enpresa-entitate publikoen arteko hitzarmenean ezartzen diren jarduketak finantzatzeko asmoarekin, baimena ematen da 110.000.000 euroko aparteko kreditua ezartzeko aurrekontuetan: 17. atala («Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioa»), 20. zerbitzua («Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Estatu Idazkaritza»), 451N programa («Sustapeneko Zuzendaritza eta Zerbitzu Orokorrak»), 8. kapitulua («Finantza-aktiboak»), 85. artikulua («Sektore publikoko akzioak eta partaidetzak eskuratzea»), 852 kontzeptua («Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA)»), 852.00 azpikontzeptua («Garraio-azpiegiturak finantzatzeko»).

17. artikulua. *Aparteko kredituaren finantzaketa.*

16. artikuluan ematen den aparteko kreditua zor publikoaren bidez finantzatuko da.

V. KAPITULUA

Errepideko garraioaren arloko neurriak

1. atala. *Luzamenduak salgaien garraio publikorako eta autobuseko bidaiarien eskatu ahalako garraiorako*

18. artikulua. *Aldi baterako luzamendua autobuseko bidaiarien eskatu ahalako garraiorako eta salgaien garraio publikorako erabiltzen diren ibilgailuen mailegu-kontratuen, leasing-kontratuen eta renting-kontratuen kuoten printzipalaren ordainketan.*

1. Enpresa-jardueraren barruan bidaiarien edo salgaien garraio publikoan aritzen diren pertsona juridikoei eta autonomoei aukera ematen zaie autobuseko bidaiarien eskatu ahalako garraiorako eta salgaien garraio publikorako (zentral termikoetarako ikatza garraiatzea barne) erabiltzen diren ibilgailuen mailegu-kontratuen, leasing-kontratuen eta renting-kontratuen kuoten printzipalaren ordainketa atzeratzeko, honako baldintza hauekin: ibilgailuaren baimendutako gehieneko masa 3,5 tonatik gorakoa izan behar da, kontratua indarrean egon behar da errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean, eta pertsona juridikoak edo autonomoak finantza-arazoak eduki behar ditu COVID-19ak eragin duen osasun-krisiaren ondorioz (arazo horiek 19. artikuluan zehazten dira).

2. Aurreko apartatuan ezartzen den neurria ez zaie aplikatuko administrazio batekin sinatutako kontratu baten esparruan eta errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean erabilera orokorreko bidaiarien garraio-zerbitzu publiko erregularrean erabiltzen diren autobusei, ez eta zerbitzu publikoaren ondoriozko betebeharrak dauzkaten ere. Hori dela eta, pertsona juridikoei eta autonomoek erantzukizunpeko adierazpen bat aurkeztu beharko diote hartzekodunari, aipatu diren baldintzetan erabilera orokorreko bidaiarien garraio-zerbitzu publiko erregularrik ez dutela ematen dioena.

19. artikulua. *Finantza-arazoak: zer diren.*

1. Kasu honetan iritziko zaio COVID-19aren osasun-krisiaren ondorioz pertsona juridiko edo autonomo batek finantza-arazoak dauzkala: 2020ko martxotik maiatzera bitartean hilean-hilean diru-sarreretan edo fakturazioan gutxienez % 40ko beherakada izan badu batez beste, erreferentziaz 2019ko aldi bereko hileko batez besteko diru-sarrerak edo fakturazioa hartuta.

2. Fakturazioaren murrizketa egiaztatzeko, hori justifikatzen duen kontabilitate-informazioa aurkeztu beharko da. Horretarako, egindako eta jasotako fakturen erregistro-liburuaren kopia, diru-sarreraren eta gastuen eguneroko liburua, salmenten eta sarreraren erregistro-liburua edo erosketen eta gastuen liburua aurkeztu beharko da. Jarduerabolumena egiaztatzen duten liburua arteztu behar ez dituzten langile autonomoek zuzenbidean onartutako edozein frogabideren bidez egiaztatu beharko dute beherakada gutxienez % 40koa izan dela. Halakoetan, eskaerarekin batera zinpeko adierazpena aurkeztu beharko da, prestazio hori jasotzeko eskatzen diren baldintza guztiak betetzen direla adierazten duena.

3. 1. apartatuan ezartzen denaren ondorioetarako, honako kasu hauetan ez dago finantza-arazorik osasun-larrialdiaren ondorioz:

a) Luzamendua eskatzen den maileguaren, leasingaren edo rentingaren kuotaren baten ordainketa (kuota osoa edo zati bat) 2020ko urtarrilaren 1etik egin ez eta errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean berandututa badago.

b) Zordunaren konkurtsoa deklaratu bada 463/2020 Errege Dekretua indarrean ipini baino lehen (463/2020 Errege Dekretua, martxoaren 14koa, zeinak alarma-egoera deklaritzen baitu COVID-19ak eragindako osasun-krisialdia kudeatzeko).

20. artikulua. *Luzamenduaren eskaera.*

1. 18. artikuluan aipatzen diren autonomoek eta pertsona juridikoek luzamendu-aldia eskatu ahal izango diote hartzekodunari, gehienez ere sei hilabete, errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denetik, aurrez azaldutako kontratuen kuoten printzipala ordaintzeko.

2. Eskaerak aurkezteko aldia errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denetik hasiko da eta COVID-19aren krisiaren ondorioz maileguen ordainketetan luzamenduak (legeriakoak zein legeriatik kanpokoak) aplikatzeari buruz Europako Banku Agintaritzak emandako gidalerroen 10. puntuan (EBA/GL/2020/02) ezartzen den epealdia amaitzen denean edo ezartzen diren luzapenak amaitzen direnean amaituko da.

21. artikulua. *Luzamendua ematea eta beraren ondorioak.*

1. Autonomoak edo pertsona juridikoak 20. artikuluan ezartzen dena bete ondoren eta eskatutako dokumentazioaren bidez finantza-arazoak dauzkala frogatu ondoren, hartzekodunak edo errentariak luzamendua aplikatuko du, eta berrikuntza formalizatuko du, arau orokorrekin bat etorritik. Hala ere, hasierako epealdiaren luzapenaren inskripzioak erabateko ondorioak sortuko ditu inskribatutako tarteko hartzekodunentzat, nahiz eta horiek ados egon ez. Luzamenduaren ondorioak abal-emaleei ere aplikatuko zaizkie; horiek ez dute edukiko zertan eman baimena, eta ezin izango diote kontra egin, eta haien posizio juridikoa ez da aldatuko.

2. Luzamenduak berekin ekarriko du bertan behera uztea kontratuaren kuoten printzipalaren ordainketa zordunak edo errentariak eskatutako aldian, eskaera eta kapitulu honetan ezartzen den dokumentazioa aurkezten diren egunetik aurrera. Hasierako kontratuaren gainerako edukiak bere hartan iraungo du, aldatu gabe, eta luzamenduaren onuradunak geroratutako kopurua nola ordaindu hautatu ahal izango du:

- a) Kuota batzuen muga-eguna luzamenduaren iraunaldia amaitu arte atzeratu.
- b) Kuotak beste era batera banatu, muga-egunak aldatu gabe eta interes-tasa aldatu gabe.

3. Luzamenduaren indarraldian ordainketa atzeratzen den printzipalak hasierako kontratuan ezarritako interes arruntak sortuko ditu.

4. Kontratu batean aurrez sei hilabetetik beherako luzamenduren bat aplikatu bada, legezkoa edo hitzarmenezkoa, zorduna edo errentaria kapitulu honetan arautzen den luzamenduaz ere baliatu ahal izango da, baina sei hilabeteko aldia betetzeko geratzen den denboran gehienez.

5. Luzamendua amaitu arte pertsona juridiko onuradunek ezin banatu izango dute mozkinik, ez kapital-itzulketarik egin, ez beren akzioak berrerosi, ez kapitala inolaz ere banatu.

6. Kuoten printzipala ordaintzeko luzamendua ez zaie aplikatuko errege lege-dekretu honetan arautzen direnei ez beste zordunei eta kontratuei.

7. Zorduna edo errentaria Espainiako Bankuak gainbegiratzen duen entitatea bada, luzamendua aplikatuz gero, hark luzamenduaren berri eman beharko dio Espainiako Bankuari, iraunaldia zehaztuta. Luzamendurik ezean zordunari edo errentariari eskatuko litzaizkiokeen diru kopuruak ez dira mugaeguneratutzat joko.

22. artikulua. *Zordunak edo errentariak luzamendua bidegabe aplikatzearen ondorioak.*

1. Baldin eta zordun edo errentari bati kapitulu honetan arautzen den luzamendua aplikatzen bazaio horren aplikazio-eremuan egon gabe, gertatzen diren kalte-galera guztien erantzukizuna edukiko du, bai eta neurri hauen aplikazioak sortutako gastu

guztiena ere. Gainera, baliteke zordunaren jokabide horrek beste era bateko erantzukizunak ere ekartzea.

2. Kalteen, galeren eta gastuen zenbatekoa ezin da izan zordunak edo errentariak kapitulu honetan xedatzen dena aplikatzean bidegabe eskuratutako mozkin bano gutxiago.

23. artikulua. *Gainbegiratzeko eta zehatzeko araubidea.*

1. Espainiako Bankuak gainbegiratzen dituen entitateek honako informazio hau bidaliko diote egunero aurreko egun baliodunari buruz:

- a) Zordunek edo errentariak aurkeztutako luzamendu-eskaeren kopurua.
- b) Onartutako luzamenduen kopurua.
- c) Ukatutako luzamenduen kopurua.
- d) Luzamendu-onuradunen kopurua, bi taldetan xehatuta: langile autonomoak alde batetik eta pertsona juridikoak bestetik.
- e) Ordainketan luzamendua aplikatu den kontratuen kopurua.
- f) Amortizatze dagoen saldo bizia, ordainketa luzatuta daukana.
- h) Zordunak edo errentariak luzamendua notario-eskrituran dokumentatzeko eskatzen duen maileguren kopurua.

2. Kapitulu honen edukia, 23. artikuluko ez beste guztia, antolamenduko eta diziplinako arautzat hartuko da 10/2014 Legea (ekainaren 26koa, kreditu-entitateen antolamenduari, gainbegiratzeari eta kaudimenari buruzkoa) aplikatzen zaien hartzekodunei dagokienez. Arau horiek lege horren 2. artikuluan ezartzen dira.

2. atala. *Emakiden kontratazioaren inguruko neurriak*

24. artikulua. *Erabilera orokorreko bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publiko erregularrak kudeatzeko kontratuetan oreka ekonomikoa berriz ezartzea COVID-19aren ondorioak arintzeko.*

1. COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurrien martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuak 34.4 artikuluan ezartzen duenaren ondorioetarako, Estatuko Administrazio Orokorraren erabilera orokorreko bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publiko erregularrak kudeatzeko kontratuetan oreka ekonomikoa berriz ezarri ahal izango da COVID-19ak eragin duen egoera eta Estatuak horren kontra egiteko ezarri dituen neurriak direla eta. Horretarako, artikulua honetan ezartzen dena aplikatu behar da nahitaez. Eskubide hori inolaz ere ezin oinarritu izango da ezinbesteko kasuetako kalteei buruzkoak edo oreka ekonomikoa berriz ezartzei buruzkoak diren eta kontratuari aplikatu ahal zaizkion arau orokorretan.

2. Oreka ekonomikoa berriz ezartzeko, kontuan edukiko da bidaiarien eskariaren jaitsieraren ondorioz diru-sarreretan izan den beherakada, bai eta alarma-egoeraren indarraldian ibilgailuen desinfekzioak eragindako kostuen igoera, biak ere artikulua honen I. eranskinean ezartzen denaren arabera kalkulatu.

Diru-sarreraren murrizketa kalkulatzeko, aurreko urteko aldi bera hartuko da erreferentziatza, eta bidaldien kopuruaren jaitsierak ustiapen-kostuetan eta lan-kostuetan eragin duen murrizketa kenduko da.

Kontratuan inbertsioa berreskuratzeke ezarritako epealdia amaitu bada, epealdi hori amaitu denetik itxi diren ekitaldietako emaitza positibo batura kenduko da amaierako konpentsaziotik. Hori dela eta, inbertsioak berreskuratutza joko dira kontratuan ezarritako iraunaldia amaitu eta Administrazioak ezarritako urtebeteko luzapena pasatutakoan. Ekitaldi bakoitzeko emaitza positiboak lortu eta PRE/907/2014 Aginduaren arabera jakinarazten direnak izango dira (PRE/907/2014 Agindua, maiatzaren 29koa, erabilera orokorreko bidaiarien garraio-zerbitzu erregularrak egiten dituzten enpresa kontratisten kontabilitate analitikoaren eredu ezartzen duena).

3. Oreka ekonomikoa berriz ezartzeko eskaera Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioiko Lurreko Garraioaren Zuzendaritza Nagusiari aurkeztu behar zaio, errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denetik bi hilabete pasatu baino lehen, eta edukia II. eranskinean zehazten dena izan behar da.

Oreka ekonomikoa berriro ezartzeko eskubidea onartzeko, ezinbestekoa izango da enpresa kontratistak frogatzea honako informazio hau egunean daukala eta Lurreko Garraioaren Zuzendaritza Nagusira bidali duela:

a) Datu estatistikoak, Lurreko Garraioaren Zuzendaritza Nagusiaren 2019ko ekainaren 6ko ebazpenaren arabera aitortuak (ebazpen horren bidez, Estatuaren eskumeneko eta erabilera orokorreko bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publiko erregularren kontratistek eman beharreko ustiapenari buruzko informazioa zehazten da).

b) SIRDE sistemako datuak, bidaldiei eta saldutako txartelei buruzkoak, enpresak aurkeztu behar baditu.

c) Kontratuaren 2018ko ustiapen-kontua, maiatzaren 29ko PRE/907/2014 Aginduan xedatzen denarekin bat etorritz.

4. Ebazpena Lurreko Garraioaren Zuzendaritza Nagusiak emango du, errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denetik lau hilabete pasatu baino lehen. Epealdi horretan ebazpenik ematen ez bada, eskaera ezetsizat jo ahal izango da. Ebazpenak amaiera emango dio administrazio-bideari.

5. Neurri hau Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioaren aurrekontuan erabilgarri dauden diru kopuruekin finantzatuko da; horretarako, behar den aurrekontu-aldaketa izapidetuko da.

25. artikulua. *Emakida-kontratueta COVID-19aren ondorioak arintzeko eta oreka ekonomikoa berriz ezartzeko baldintzak.*

1. Artikulu hau COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurrien martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuak 34. artikuluan ezartzen duen aplikazio-eremuan dauden emakida-kontratuei aplikatuko zaie, baldin eta Estatuak adjudikatu baditu eta hauetakoak badira:

a) Ordainpeko autobideak eraikitzeko, mantentzeko eta ustiatzeko emakidak.

b) Lehen belaunaldiko autobiak mantentzeko eta ustiatzeko emakidak.

c) Estatuko errepide-sareko zerbitzuguneen emakidak.

2. Aurreko apartatuan aipatzen diren emakidetan, COVID-19ak eragin duen egoera edo Estatuak horren kontra egiteko ezarri dituen neurriak direla-eta kontratuaren oreka ekonomikoa berriro ezartzeko eskubidea sortzeko, artikulua honetan ezartzen diren baldintzak bete behar dira. Eskubide hori inolaz ere ezin oinarritu izango da ezinbesteko kasuetako kalteei buruzkoak edo oreka ekonomikoa berriz ezartzeari buruzkoak diren eta kontratuari aplikatu ahal zaizkion arau orokorretan.

3. Martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuaren 34.4 artikulua ondo ondojarako, iritziko zaio kontratu bat (osorik edo zati bat) gauzatu ezinik ez dagoela ustiapen-marjina gordina positiboa izan bada alarma-egoera indarrean egon den aldian.

Ustiapen-marjina gordina negatiboa izan bada alarma-egoera indarrean egon den aldian, emakidadunari konpentsazioa emango zaio; honako kopuru hauetako txikiena, hain zuzen:

a) Alarma-egoera indarrean egon den aldiko ustiapen-marjina gordina zero izateko behar den zenbatekoa.

b) Alarma-egoera indarrean egon den aldiko ustiapen-marjina gordinaren eta aurreko urteko aldi bereko ustiapen-marjina gordinaren arteko diferentzia.

Horren harira, hauxe da ustiapen-marjina gordina: emakidaren ustiapen-jarduerak sortutako diru-sarreraren eta eragindako gastuen arteko diferentzia (kopuruak behar bezala egiaztatuta), amortizazioak eta hornidurak zenbatu gabe. Ez dira kontuan hartuko

inbertsioek edo finantzabideek sortutako diru-sarrerak ez horiek eragindako gastuak, ez emakidadunak itundutako luzamenduak eta barkatzeak, ez aldi baterako enplegu-erregulazioko espedienteetako langileen soldatak.

4. Oreka berri ezartzeko, emakidaren iraunaldia luzatuko da, eta, horretarako, diru-sarreraren urteko % 2ko hazkunde bateratua hartuko da oinarritzat, erreferentzia 2019ko diru-sarrerak direla. Halaber, moneta-eguneratzeari dagokionez, deskontu-tasa hauetako bat izango da: Estatuaren hamar urterako zorraren 2020ko lehen sei hiletako batez besteko etekinen zenbatekoa edo, bestela, baliagarri dauden azken hiletakoa, Espainiako Bankuak argitaratutako datuen arabera, oinarritzko 200 puntuko diferentziala gehituta.

Luzapenaren iraunaldia inolaz ere ezin da izan alarma-egoeraren indarraldia baino luzeagoa.

5. Kontratuaren oreka ekonomikoa berri ezartzeko eskubidea onartzeko, ezinbestekoa da eskaera 2020ko azaroa baino lehen aurkeztea kontratazio-organismoari.

3. atala. Beste erreforma batzuk

26. artikulua. *Errepideko garraiorako garraio-txartelak ikus-onestea.*

1. Errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean indarrean dagoen egutegiaren arabera 2020. urtean ikus-onetsi behar diren errepideko garraiorako garraio-txartelak 2021. urtean ikus-onetsi ahal izango dira. 2020. urtean ikus-onetsi diren errepideko garraiorako garraio-txartelak berri ikus-onetsi beharko dira 2023. urtean.

2. Errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean ezartzen den egutegiaren arabera 2021. urtean ikus-onetsi behar diren errepideko garraiorako garraio-txartelak 2022. urtean ikus-onetsi beharko dira.

3. 2023. urtetik aurrera, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamenduak 42. artikulua lehengo apartatua xedatzen duenaren arabera ezarriko da garraio-txartelak zenbatean behin ikus-onetsi behar diren.

27. artikulua. *Garraio-txartelen aparteko birgaikuntza.*

2020. urtean ikus-onesteko baldintzak bete ez eta ondorioz baliogabetuta gelditu diren garraio publikoan aritzeko garraio-txartelak berriz gaitu ahal izango ditu emateko eskumena daukan organoak. Horretarako, eskaera aurkeztu beharko zaio garraio-txartela baliogabetzen denetik bi urte pasatu baino lehen, eta frogatu beharko da garraio-txartela lortzeko eta atxikitzeko ezarritako baldintza guztiak betetzen direla.

28. artikulua. *Errepideko osasun-garraioko garraio-txartelei atxikitako ibilgailuen gehieneko antzinatasuna.*

Uztailaren 23ko PRE/1435/2013 Aginduak Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua garatzen du, errepideko osasun-garraioari dagokionez. Agindu horren 32.a) eta 36. artikuluetan xedatzen denaren ondorioetarako, errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean indarrean dauden osasun-garraioko garraio-txartelei atxikita jarraitu ahal izango dute, 2020ko abenduaren 31ra arte, lehen aldiz matrikulatu zirenetik hamar urteko gehieneko antzinatasuna 2020ko martxoaren 14tik aurrera (bera barne) gainditu duten ibilgailuek.

29. artikulua. *Ibilgailuen azterketa teknikoaren ziurtagiriaren baliozkotasuna luzatzea.*

1. Hurrengo azterketa teknikoa 2020ko ekainaren 21etik abuztuaren 31ra bitartean egin behar zaien ibilgailuei, azterketa teknikoa egin gabe badute errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean, hiru hilabete luzatuko zaie azterketa teknikoaren ziurtagiriaren baliozkotasuna ziurtagiriaren muga-egunetik aurrera. Aurreko luzapena aplikatzen zaien ibilgailuei aldizkako azterketa teknikoa egin ondoren, IATren txartela eta ibilgailuen azterketa teknikoaren ziurtagiriak (Ibilgailuen Azterketa Teknikoa arautzen duen urriaren 23ko 920/2017 Errege Dekretuaren 10. eta 18. artikuluetan aipatuak) baliozkoak noiz arte

diren zehazteko, IATren txartelean bertan ageri den baliozkotasun-data hartuko da erreferentziatzat, eta luzapena ez da inolaz ere kontuan hartuko.

2. Hala ere, aurreko apartatuan arautzen den luzapena indarrean dagoen artean, Batasuneko lizentzia daukaten eta salgaien eta bidaiarien garraioan diharduten enpresek lehentasuna edukiko dute beren ibilgailuei azterketa teknikoa egiteko IATren guneeetan.

30. artikulua. *Garraioen arbitraje-batzordeetako buruei arbitraje-prozedura aldatzeko ahalmena ematea.*

1. 2019ko irailaren 1etik 2020ko abenduaren 31ra arte garraioen arbitraje-batzordeei aurkeztutako arbitraje-eskaerei dagokienez, arbitraje-batzordeko buruak ahozko ikustaldirik ez egitea erabaki ahal izango du, erreklamatzeko den diru kopurua 5.000 eurotik gorakoa ez bada.

2. Hala gertatzen denean, batzordeko idazkariak erabakiaren berri emango dio erreklamatzailerari; gainera, zenbatekoa ehun eurotik gorakoa bada, hamar egun balioduneko epealdia emango dio alegazioak osatzeko, lortu nahi duenaren aldeko dokumentazioa aurkezteko eta, behar denean, nahi dituen frogabideak proposatzeko.

Jarraian, demandatzaileak aurkeztutako erreklamazioa eta dokumentazioa demandatuari helaraziko zaizkio, azalduko zaio erabaki dela ahozko ikustaldia alde batera uztea, eta hamar egun balioduneko epealdia emango zaio bere eskubideari komeni zaion guztia alegatzeko, lortu nahi duenaren aldeko dokumentazioa aurkezteko, demandatzaileak aurkeztutako agirien egiazkotasuna aurkaratzeko, nahi dituen frogabideak aurkezteko eta, behar denean, demandatzaileak proposatutako frogabidea onartzearen kontra egiteko.

Demandatuak bidaltzen duen dokumentazioa demandatzaileari helaraziko zaio, aukera eduki dezan bost egun balioduneko epealdian agirien egiazkotasuna aurkaratzeko eta, behar denean, demandatuak proposatutako frogabidea onartzearen kontra egiteko.

3. Honako kasu hauetan prozedura hau bertan behera utzi beharko da eta ahozko ikustaldirako deialdia egin beharko da:

a) Erreklamatzeko den diru kopurua ehun eurotik gorakoa izanik, erreklamazioa errege lege-dekretu hau indarrean ipini baino lehen aurkezten bada eta demandatzaileak berariaz adierazten badu ez duela nahi ahozko ikustaldirik.

b) Demandatuak errekonbentzioa proposatzen badu.

c) Erreklamazioa onartu eta ondoren alderdietako batek proposatutako frogabideetako bat aplikatu behar bada.

d) Alderdietako batek besteak aurkeztutako agirietako baten egiazkotasuna aurkaratzen badu.

e) Baldin eta, alderdiek aurkeztutako alegazioak eta kasuaren inguruabarrak aztertu ondoren, batzordeburuak uste badu auzia ondo ebazteko ezinbestekoa dela ahozko ikustaldia.

VI. KAPITULUA

Etxebizitzaren arloko neurriak

31. artikulua. *Azalera-eskubidearen edo jabari publikoaren emakidaren espezialitateak alokairu merke edo soziala sustatzeko administrazio publikoen eta ekintzaile pribatuen artean.*

1. Kostu bidez eskuratuak jotzen dira alokairu merkea edo soziala sustatzeko administrazio publikoen eta ekintzaile pribatuen artean eratzeko diren azalera-eskubideak eta jabari publikoaren emakidak, nahiz eta eraketa-tituluan ez ezarri kanona edo prezioa ordaindu behar dela.

2. Zenbait administrazio publikok (edo haien mendeko edo haiei atxikitako entitate batzuek, zuzenbide publikoek zein pribatuek) lankidetzan jarduten badute azalera-eskubide edo jabari publikoaren emakida bat eratzeko, erabiltzen duten lankidetzako

tresna administratiboa bat etorri behar da etxebizitzari eta lurzoruari buruzko arautegi autonomikoarekin, eta gehienez laurogei urte iraun dezake.

3. Akordioan zehaztuko da zer eskubide eta zer betebeharrak daukan alderdi bakoitzak azalera-eskubidedunarekiko edo emakida-emailearekiko, bai eraikinaren eraikuntzan, bai etxebizitzaren alokairuan, eta eskubideak eta betebeharrak nolakoak diren eta zer irismen duten finkatuko da. Ez Estatuko Administrazio Orokorrek, ez lurzoruaren eta etxebizitzaren arloko eskumenak dauzkaten haren mendeko edo hari atxikitako erakundeek ez dute edukiko inolako erantzukizunik azalera-eskubidea dela eta etxebizitza alokairu merkearekin edo sozialarekin errentatzen hasi ondoren. Azalera-eskubideen eta jabari publikoaren emakiden titulu guztietan, nolahi ere, aipatutako akordio administratiboan xedatzen dena bete beharko da.

4. Aplikatu beharreko arautegi autonomikoaren arabera, alokairu merkearekin edo sozialarekin errentan emateko diren etxebizitzak babes publikokoak izan daitezke, lankidetzako tresna administratiboan ezartzen diren baldintzak eta ezaugarriak betez gero. Estatuko Administrazio Orokorren eta beraren mendeko eta berari atxikitako erakundeen lurrak lankidetzako tresna administratibo baten bidez aldi baterako gelditzen badira atxikita alokairu merkea edo soziala sustatzeari, atxikipen horrek lehentasuna edukiko du hitzarmen bidez ematen zaizkien gainerako helburu guztien aldean. Akordioaren iraunaldia amaitutakoan lurrak atzera ere Estatuko Administrazio Orokorren edo beraren mendeko edo berari atxikitako erakundearen esku geldituko dira, inolako baldintzarik gabe eta zama modalik gabe.

5. Estatuko Administrazio Orokorrek SEPES enpresa-entitate publikoaren bidez parte hartu ahal izango du alokairu merkea edo soziala sustatzeko akordio administratiboetan; horretarako, hitzarmena sinatuko dute Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioak eta entitate publiko horrek. Hitzarmen horretan, jarduketaren eremu geografikoa eta SEPESen parte-hartzearen modalitatea zehaztuko dira, Estatuak egin beharreko ekarpenen zenbatekoak ezarriko dira, eta SEPESen jasangarritasun ekonomikoa bermatuko da akordio administratiboak edo bere titulartasuneko lurretan eratzen diren azalera-eskubideak gauzatzean gertatzen diren gorabehera edo betebeharrak guztietan. Indarraldia SEPESek akordio administratiboan bere gain hartzen dituen betebeharrak guztiz bete artekoa izango da.

32. artikulua. *2018-2021erako Etxebizitzaren Estatu Plana gauzatzeko Estatuak autonomia-erkidegoei eta Ceuta eta Melilla hiriei transferitutako funtsen gerakinak erabiltzea.*

Sustapen Ministerioak (gaur egun, Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioa) 2018ko eta 2019ko ekitaldietan konprometitutako zenbateko batzuk transferitu zizkien autonomia-erkidegoei edo Ceuta eta Melilla hiriei ekitaldi horietan, 2018-2021erako Etxebizitzaren Estatu Plana gauzatzeko hartu zuten finantza-konpromisoa dela eta. Zenbateko horietatik azkenean konpromisoan ezarritako laguntzetarako erabili ez direnak plan horretako beste programa batzuetarako erabili ahal izango dira planak irauten duen bitartean.

Halaber, ministerio horrek 2020ko ekitaldian konprometitutako zenbateko batzuk autonomia-erkidegoei edo Ceuta eta Melilla hiriei transferitu zaizkie, COVID-19ari aurre egiteko gizarte- eta ekonomia-arloan presako neurri osagarriak ezartzen dituen martxoaren 31ko 11/2020 Errege Lege Dekretuaren 13. artikulua eta azken xedapenetako bederatzigarrena aplikatuz, 2018-2021erako Etxebizitzaren Estatu Plana gauzatzeko. Zenbateko horietatik azkenean autonomia-erkidegoak edo Ceuta edo Melilla hiriak hartutako finantza-konpromisoan ezarritako laguntzetarako erabiltzen ez direnak plan horretako beste programa batzuetarako erabili ahal izango dira planak irauten duen bitartean.

33. artikulua. *Estatuaren etxebizitza-planen itzalpean emandako maileguek hitzartuak izaten jarraitzea, nahiz eta COVID-19aren pandemiaren ondorioz ematen diren luzamenduak aplikatu.*

COVID-19aren pandemiarekin lotutako erregulazioak direla-eta kreditu-entitateek eskaini edo eskaintzen dituzten maileguetako batzuk etxebizitza-planen itzalpean hitzartuak dira. Horien luzamenduak ez du eragingo maileguak hitzartua izateari uztea, baldin eta etenduraren barruan maileguaren kuota osoa, kapitalaren amortizazioa eta interesak sartzen badira.

VII. KAPITULUA

Zehapen-araubidea

34. artikulua. *Arau-hausteen eta zehapenen araubidea.*

Errege lege-dekretu honen II. kapituluan EASA/ECDC gidalerro moldatuz ezartzen dena betetzen ez dutenei Aire Segurtasunaren uztailaren 7ko 21/2003 Legeak V. tituluan ezartzen duen arau-hausteen eta zehapenen araubidea aplikatuko zaie.

Gainera, errege lege-dekretu honen II. kapituluan ezartzen diren prebentzio-neurriak eta betebeharrak ez betetzea, osasun publikoko arau-hauste administratiboa denean, Osasun Publikoari buruzko urriaren 4ko 33/2011 Lege Orokorrak VI. tituluan ezartzen duenarekin bat etorri zehatuko da.

Lehenengo xedapen gehigarria. *Datu pertsonalak babestea.*

1. II. kapitulua garatu eta aplikatzearen ondorioz tratatzen den informazio pertsonala honako hauek xedatutakoaren arabera tratatuko da: Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2016ko apirilaren 27ko (EB) 2016/679 Erregelamendua —persona fisikoen babesari eta datu horien zirkulazio askeari buruzkoa da, datu pertsonalen tratamenduari dagokionez, eta 95/46/EE Zuzentaraua (Datuak Babesteko Erregelamendu Orokorra) indargabetzen du—; 3/2018 Lege Organikoa, abenduaren 5koa, datu pertsonalak babesteari eta eskubide digitalak bermatzeari buruzkoa; eta, bidezkoa denean, Osasunaren apirilaren 25eko 14/1986 Lege Orokorraren 8.1 eta 23. artikulua. Bereziki, kapitulu honen aplikazio-eremuan dauden subjektuek lortutako datuei buruzko informazioa interesdunei emateko betebeharrak bat etorriko dira Datuak Babesteko Erregelamendu Orokorren 14. artikuluan xedatzen denarekin, eta kontuan edukiko dira 5. apartatuan ezartzen diren salbuespenak eta betebeharrak.

2. Tratamenduaren helburua izango da COVID-19aren jarraipen eta zaintza epidemiologikoa egitea, larritasun bereziko aparteko egoerak prebenitzeko eta saihesteko, osasun publikoaren berariazko esparruan funtsezko interes publikoko arrazoiak kontuan hartuta, eta ukitutako eta beste pertsona fisiko batzuen bizi-interesak babesteko, Datuak Babesteko Erregelamendu Orokorrek ezartzen duenaren babesean. Biltzen diren datuak helburu horretarako baino ez dira erabiliko.

Datu horiek biltzeko eta tratatzeko ez da behar bidaia-eremuko baimenik, Datuak Babesteko Erregelamendu Orokorrek 6.1 artikuluan e) letran xedatzen duen bezala.

3. Osasun Ministerioko agintaritzak eskudunekin lankidetzan aritzen diren aireportu-kudeatzaileek eta hegazkin-konpainiek osasun-kontrolak ezin izango dituzte bildu, eskuratu eta tratatu lankidetzak horretan lortzen dituzten osasunaren inguruko datuak, ez eta horiekin lotutako gainerako guztiak ere.

4. Beste herrialde batzuekiko datu-trukea Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2016ko apirilaren 27ko (EB) 2016/679 Erregelamendua arautuko du, Datuak Babesteko Erregelamendu Orokorrek, kontuan hartuta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2013ko urriaren 22ko 1082/2013/EB Erabakia (osasunerako mugaz gaituriko mehatxu larri buruzkoa eta 2119/98/EB Erabakia indargabetzen duena).

Bigarren xedapen gehigarria. *EASA/ECDC gidalerroak aplikatzea trafiko zibilari zabalik dauden aire-baseetako trafiko zibilari.*

Trafiko zibilari zabalik dauden aire-baseetan, trafiko zibilari II. kapituluaren eta 34. artikuluan xedatzen dena aplikatuko zaio, uztailaren 7ko 1167/1995 Errege Dekretuak ezartzen duenarekin bat etorritik (errege-dekretu hori aire-base batek eta aireportu batek batera erabiltzen dituzten aerodromoen eta trafiko zibilari zabalik dauden aire-baseen araubideari buruzkoa da). Hori azpiegituran betearazteko ardura AENA SME SAK edukiko du, errege lege-dekretu horren 9. artikuluan ezartzen denarekin bat etorritik.

Hirugarren xedapen gehigarria. *1 Formulako Espainiako Sari Nagusiari aplikatuko zaizkion zerga-hobariak.*

Bat. «1 Formulako Espainiako Sari Nagusia» izeneko programa interes publiko handiko ekitaldia izango da abenduaren 23ko 49/2002 Legeak (irabazteko asmorik gabeko entitateen zerga-araubideari eta mezenasgoaren zerga-pizgarriei buruzkoak) 27. artikuluan xedatzen duenaren ondorioetarako.

Bi. Gertakari horri laguntzeko programak 2020ko urtarrilaren 1etik 2023ko abenduaren 31ra arte iraungo du.

Hiru. Egindako gastuak programaren helburuekin eta planekin bat datozela egiaztatzeko, aipatutako 49/2002 Legean xedatzen dena aplikatuko da.

Lau. Gertakaria behar bezala gauzatzen dela ziurtatzeko behar diren jarduketak egingo dira. Organo eskuduna arduratuko da planak eta jarduera zehatzen programak prestatzeaz eta gauzatzeaz, 49/2002 Legean ezartzen denaren arabera.

Bost. Programa honen zerga-onurak 49/2002 Legearen 27.3 artikuluan xedatzen diren gehienekoak izango dira.

Xedapen indargabetzailea. *Arauk indargabetzea.*

1. Indargabeturik geratzen dira errege lege-dekretu honetan xedatutakoaren aurkakoak diren maila bereko edo beheagoko xedapen guztiak.

2. Indargabeturik geratzen da 18/2014 Legearen hemezortzigarren xedapen gehigarria (18/2014 Legea, urriaren 15ekoa, Hazkundera, lehiakortasuna eta efizientzia sustatzeko presako neurriak onartzen dituen).

3. Indargabeturik geratzen dira 15/2020 Errege Lege Dekretuaren 16. artikulutik 21.era bitarteko artikulukoak (15/2020 Errege Lege Dekretua, apirilaren 21ekoa, Ekonomiaren eta enpleguaren aldeko premiazko neurri osagarriena).

Azken xedapenetako lehena. *Aire Nabigazioari buruzko uztailaren 21eko 48/1960 Legea aldatzea.*

Aldaketa hauek egiten dira 48/1960 Legean (uztailaren 21ekoa, aire nabigazioari buruzkoa):

Bat. 11. artikuluan b) letra aldatzen da eta honela gelditzen da:

«b) Atmosferaren eta lurrazalaren arteko erreakzioei ez beste batzuei esker airean hegan ibil daitekeen pilotu gabeko edozein makina, modu autonomoan dabilena edo hala ibiltzeko diseinatuta dagoena, edo urrunetik erabiltzeko, barruan piloturik ez duela.»

Bi. Ehun eta berrogeita hamargarren artikuluan bigarren apartatua aldatzen da eta honela gelditzen da:

«2. Pilotu gabeko aireontzi zibilak, edozein xedetarako erabiltzen direla ere, lege honetan eta berau garatzeko arauetan xedatzen denari atxikiko zaizkio, aplikatzen diren arauak unetik. Aireontzi horiek ez dute baimendutako aireportu-azpiegiturarik

erabili behar, betiere araudi espezifikoan esanbidez horrelakorik adierazten den kasuetan izan ezik.»

Hiru. Ehun eta berrogeita hamaikagarren artikulua lehenengo paragrafoa aldatzen da eta honela gelditzen da:

«Aurreko artikuluko xedeekin egiten diren aire-jarduerak egin ahal izateko, kasuan kasuko berariazko erregulazioarekin bat etorritik, eskatu ahal izango da erantzukizunpeko adierazpena aurkezteko, aurretik Aire Segurtasunaren Estatuko Agentziari jakinarazteko edo, operazio aeronautikoetan eta hirugarrenen segurtasuna bermatzearen, baimena aurkezteko, baldin eta operazio horien izaera, ingurunea edo gauzatzeko zirkunstantziak aintzat hartuta horietako edozeinentzat arrisku bereziak sortzen badira; halaber, Agentziak gainbegiratu egin beharko ditu, indarreko legerian xedatzen den bezala.»

Lau. Paragrafo bat gehitzen zaio azken xedapenetako bigarrenari eta honela gelditzen da:

«Azken xedapenetako bigarrena. *Ezbeharretako erantzukizunen araubidea, eta aseguruia eduki behar diren salbuespena.*

Inguruabar ekonomikoak direla-eta beharrezkotzat joz gero, Gobernuak lege honen XIII. kapituluaren arautzen diren kalte-ordainen zenbatekoa aldatu ahal izango du Ministro Kontseiluan onartutako dekretu baten bidez.

Gainera, Gobernuari ahalmena ematen zaio arau bidez salbuespenak edo modalitateak ezarri ahal izateko honako kasu honetan eduki behar diren nahitaezko aseguruan: pilotu gabeko aireontzien eragiketarako arrisku txikikoak izanik nahitaezko aseguruia neurrigabea denean.»

Azken xedapenetako bigarrena. *Hazkundera, lehiakortasuna eta efizientzia sustatzeko urgentziarako neurriak onartzen dituen urriaren 15eko 18/2014 Legea aldatzea.*

Urriaren 15eko 18/2014 Legea aldatzen da, Hazkundera, lehiakortasuna eta efizientzia sustatzeko urgentziarako neurriak onartzen dituenak, eta honela gelditzen da:

18. artikulua 2. apartatua aldatzen da eta honela gelditzen da:

«2. 1990. urterako Estatuko Aurrekontu Orokorrei buruzko ekainaren 29ko 4/1990 Legearen 82. artikulua bidez sortutako Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) enpresa-entitate publikoaren izen berria Enaire EPE da.

Enaire EPEk jarraitu egingo du ekainaren 29ko 4/1990 Legearen 82. artikuluan ezartzen diren izaera eta araubide juridiko berekin, eta egun aire-nabigazioaren eta aire-espazioaren arloan dituen eskumenak soilik baliatuko ditu; horrez gainera, aire-trafikoaren kudeaketa-sare nazionalaren nazioko eta nazioarteko operatiba koordinatuko du, bai eta aire-espazioa modu efizientean kudeatzeko erabilerekin loturiko beste batzuk ere, erabiltzaileen beharrak aintzat hartuta.

Azken xedapenetako hirugarrena. *Irailaren 5eko 750/2014 Errege Dekretua aldatzea, suteen kontrako, bilaketak egiteko eta salbamenduko aireko jarduerak arautu eta aire-nabigagarritasuneko baldintzak eta jardura aeronautikoetarako lizentziak ezartzen dituenak.*

Irailaren 5eko 750/2014 Errege Dekretua aldatzen da (suteen kontrako, bilaketak egiteko eta salbamenduko aireko jarduerak arautu eta aire-nabigagarritasuneko baldintzak eta jardura aeronautikoetarako lizentziak ezartzen dituenak); TAE.ORO.COE.110 apartatua, hain zuzen. Eta honela gelditzen da:

«TAE.ORO.COE.110. Errentamendu-akordioa.

Edozein errentamendu:

(a) Apartatu honen araberako ziurtagiria duten operadoreek ustiatzen dituzten aireontzien errentamendu-kontratu guztiak aurretik nahitaez onartu behar ditu agintaritza eskudunak. Salbuespenak: operadore bereziaren ziurtagiria dutenen arteko errentamendu-akordioetan eta aireontziak tripulazioarekin errentan hartzeko eta emateko lagapenetan aski izango da aurretik jakinaraztea.

(b) Apartatu honen araberako ziurtagiria duten operadoreek honako hauei soilik har diezazkiekete errentan aireontziak tripulazioarekin: 2111/2005 (EE) Erregelamendua dela bide ustiapenerako debekua ezarrita ez daukaten operadoreei.

Jakinazpenarekin edo onartzeko eskaerarekin batera (kasuan kasukoa), errentamendu-kontratuaren kopia aurkeztu behar da, edo errentamenduko xedapenen deskripzioaren kopia (finantza-akordioena ez beste xedapen guztiena), eta, horrez gainera, behar den gainerako dokumentazioa ere bai.

Aireontzia errentan hartzea tripulazioarekin:

(c) Beste herrialde bateko operadore bati aireontzi bat tripulazioarekin errentan hartzeko eskaera aurkezten duenak honako hauek frogatu behar dizkio agintaritza eskudunari:

(1) Beste herrialdeko operadoreak agintaritza eskudunak egindako ziurtagiri baliozkoa dauka, eta ziurtagiri horrek egin nahi diren jarduerak egiteko aukera ematen dio.

(2) Beste herrialdeko operadoreak aire-nabigagarritasuna mantentzeko betetzen dituen eta aire-eragiketetan aplikatzen dituen segurtasun-arauak eta I., III. eta IV. eranskinetan ezartzen diren baldintzak baliokideak dira.

(3) Aireontziak CdA estandarra dauka, OACIren 8. eranskinarekin bat etorritz eginga.»

Azken xedapenetako laugarrena. *Irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretua aldatzea, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen testu bategina onartzen duena.*

Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen testu bategina aldatzen da, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartua, eta honela gelditzen da:

Bat. Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen testu bategina aldatzen da, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartua; 41. artikulua, hain zuzen. Eta honela gelditzen da (aldaketak 2020ko urtarrilaren 1etik aurrera hasi eta errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean amaitu gabe dauden zergaldietan sortuko ditu ondorioak):

«41. artikulua. *Zerga-araubidea.*

Portuetako agintaritzek eta Estatuko Portuak erakundeak Estatuaren zerga-araubide bera izango dute. Hori gorabehera, sozietateen gaineko zergan portuetako agintaritzek araubide orokorra aplikatuko zaie, eta Estatuko Portuak erakundeari, modu partzialean salbuetsita dauden erakundeen araubidea; horren ondorioetarako, merkataritza-zerbitzuak ematearen ondoriozko sarrerak ustiapen ekonomikoen ondoriozko sarreratzat hartuko dira.

Portuko jabari publikoaren zerga-araubidea itsaso eta lehorraren arteko jabari publikoarena bera izango da.

Bi. Apartatu bat gehitzen zaio 245. artikuluari, 3 bis apartatua; hona:

«3 bis. Nolanahi ere, artikulua honen 3. apartatuaren ondorioetarako, Espainiako lurralde penintsularra Balear Uharteetako eta Kanarietako autonomia-erkidegoekin

eta Ceuta eta Melilla hiriekin lotzen duten bidaiarien edo ibilgailuak eta plataformak garraiatzeko ontzien linea erregularretako trafikoak bereziak, lehenetsunezkoak edo estrategikoak joko dira, Espainiako ekonomiaren eta gizartearen garapena bultzatzen dutenak.

Aurreko paragrafoan aipatzen diren bidaiarien edo ibilgailuak eta plataformak garraiatzeko ontzien linea erregularrei aplikatzen zaien hobaria ez da zenbatuko 3. apartatuan hobariei ezartzen zaien gehieneko mugarako: itsasontzien, bidaiarien eta salgaien gaineko tasen guztirako zenbatekoaren ehuneko 20ko mugarako. Hobari hori ezin izango da aplikatu artikuluko honen 5. apartatuan xedatzen denaren arabera itsas zerbitzu bererako ezartzen diren beste batzuekin batera.

Apartatu honetan arautzen diren kasuetan, behin itsasontzien, bidaiarien eta salgaien gaineko tasen kuotetako hobari gehigarriak onartuz gero ezarri den muga berriaren arabera, portuko agintaritzak 2020ko martxoaren 1etik aurrerako ondorioekin aplikatu ahal izango ditu, eta, beraz, ordutik egindako likidazioak berrikusi ahal izango ditu, subjektu pasiboak eskatu ondoren. Berrikuspenaren ondoriozko likidazioak ez du sortuko interesik tasaren subjektu pasiboaren alde.»

Azken xedapenetako bosgarrena. *Itsas Nabigazioari buruzko uztailaren 24ko 14/2014 Legea aldatzea.*

Itsas nabigazioari buruzko uztailaren 24ko 14/2014 Legearen 101. artikulua 2. apartatua aldatzen da:

«2. Itsas Administrazioak jarduketa materialak egiteko baimena eman ahal izango die aitortutako erakundeei, eta, hala badagokio, ziurtagiriak emango edo berrikusi zaizkie, erregelamendu bidez aurreikusitako kasu eta baldintzetan. Jarduketa horiek bai ontzietan eta itsasontzietan eta bai konpainietan egin ahal izango dira aplikatzen den nazioarteko arautegiak aukera hori jasotzen duenean.»

Azken xedapenetako seigarrena. *Sozietateen gaineko Zergari buruzko azaroaren 27ko 27/2014 Legea aldatzea.*

Honako aldaketa hauek egiten dira Sozietateen gaineko Zergari buruzko azaroaren 27ko 27/2014 Legean (aldaketek 2020ko urtarrilaren 1etik aurrera hasi eta errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denean amaitu gabe dauden zergaldietan sortuko dituzte ondorioak):

Bat. 9. artikulua 3. apartatuko f) letra aldatzen da eta honela gelditzen da:

«f) Estatuko Portuak zuzenbide publikoko erakundeak eta autonomia-erkidegoetako erakunde baliokideak.»

Bi. 15. artikulua n) letra gehitzen zaio; hona:

«n) Lege honen 38 bis artikuluan arautzen den kenkaria aplikatzen zaienak, kenkarirako eskubidea sortu duen inbertsioko aktiboen amortizazioari dagozkionak barne.»

Hiru. Artikulu bat gehitzen da, 38 bis; hona testua:

«38 bis artikulua. *Portuetako agintaritzek egiten dituzten inbertsioengatik aplika daitekeen kenkaria.*

1. Portuko agintaritzek honako kopuru hauek kendu ahal izango dituzte kuota osotik:

a) Hauekin lotutako inbertsioak eta gastuak:

1. Itsasoko trafikoaren kontrolerako azpiegitura eta zerbitzuak.

2. Espainiako kostaldean dabiltzan itsasontzien nabigazioaren eta mugimenduen segurtasuna hobetzeko zerbitzuak eta azpiegiturak, barnean direla itsasoko seinaleak, balizak eta nabigaziorako laguntzak, baldin eta onuradun nagusiak ez badira eraikitzen eta mantentzen dituen portuaren erabiltzaileak.

3. Zerbitzu publiko orokorreko lurreko errepideak eta trenbideak, itsasbideak eta dragatzeak, herritar guztien onurarako badira eta onuradun nagusiak ez badira portuaren erabiltzaileak, bai eta denek erabil ditzaketen garraio-sare orokorrak hobetzeko azpiegiturak ere.

4. Muturreko klima-inguruabarrak jasateko eta horietatik babesteko azpiegiturak, haien onuradun nagusiak portuaren erabiltzaileak ez badira.

5. Itsas salbamenduko zerbitzuak eta azpiegiturak, botere publikoen jardunarekin lotuta daudenak, baldin eta merkataritzan ustiatzen ez badira, eta larrialdietako, segurtasuneko eta salbamenduko zerbitzu publikoen prestakuntza, baldin eta enpresek nahitaez eman behar ez badute.

6. Segurtasun eta babeseko planak prestatzea eta ezartzea, baldin eta eragiten dituzten kostuak ez badaude lotuta konpainia guztiek segurtasunaren arloan bete beharreko baldintzekin, eta babes zibileko larrialdien arreta; bi kasu horietan, ezinbestekoa da jarduerak botere publikoaren jardunarekin lotuta egotea eta onuradun nagusiak ez izatea portuaren erabiltzaileak.

7. Suteetatik, luizietatik eta babes zibilaren inguruko beste arrisku batzuetatik babesteko zerbitzuak eta azpiegiturak, botere publikoen jardunarekin lotuta daudenak, baldin eta merkataritzan ustiatzen ez badira, enpresentzat nahitaezkoak ez badira, herritar guztien onurarako badira eta onuradun nagusiak ez badira portuaren erabiltzaileak.

8. Botere publikoko jardueran Segurtasun Indar eta Kidegoek eta Portuko Poliziak soilik erabiltzen dituzten zerbitzuak eta azpiegiturak.

9. Kalteberatasun-egoeraren batean dauden pertsonen arretarako osasun-zerbitzuak eta -azpiegiturak, baldin eta azpiegiturak portuko jarduera ekonomikoetarako erabiltzen ez badira.

10. Salgaiak aduanetan kontrolatzeko zerbitzuak eta azpiegiturak; animalien segurtasunean, landareen osasunean, kanpoko osasunean eta industria-segurtasunean eta interes publikoan, lege-mailako arauak eskatzen dituzten mugako ikuskapenak egiteko zerbitzuak eta azpiegiturak; bidaiarien eta immigrazioaren kontrolerako azpiegiturak eta zerbitzuak.

11. Kutsadura kontrolatzeko, ingurumeneko larrialdietarako eta kutsaduraren kontra egiteko azpiegiturak eta zerbitzuak, baldin eta botere publikoaren jardunarekin lotuta badaude, eta kostuak legez ezin bazaizkio jasanarazi larrialdia eragin duenari eta ez badira eraginak enpresa guztiek nahitaez bete beharreko arautegiak ezartzen duena betetzeko; jarduera ekonomiko batean aritzeko erabiltzen ez diren lurren deskontaminaziorako azpiegiturak eta zerbitzuak; itsasontziak eta ekipoak zatikatzeko azpiegiturak eta zerbitzuak, baldin eta tratamendua legez portuko agintaritzak egin behar badu haiek zatikatzeko, kentzeko edo txatar bihurtzeko interes pribatua identifikatzeko prozedurak hutsik gelditu direlako; saneamendurako, portuaren garbiketa orokorrerako eta portuaren erabiltzaileek ez beste batzuek sortzen dituzten hondakinak (adibidez, itsasontzietako hondarrak, zama-hondakinak eta antzekoak) kentzeko azpiegiturak eta zerbitzuak.

12. Espainiako Erresumak nazioarteko tratatuen esparruan bere gain hartutako betebeharren ondorioz nazioarteko erakundeentzat egiten diren zerbitzuak eta azpiegiturak.

13. Defentsa nazionalerako zerbitzuak eta azpiegiturak.

14. Jarduera zientifikoetarako erabiltzen diren zerbitzuak eta instalazioak, baldin eta haien emaitzen helburua ez bada ustiapen ekonomikoa, eta ingurune fisikoa monitorizatzeko eta iragartzeko jarduketetarako zerbitzuak eta azpiegiturak, baldin eta emaitzak ez badira ustiatzen merkataritzan.

15. Erabilera publikoko gune komun irekietako argien zerbitzuak, guztien mesederako direnak, baldin eta onuradun nagusiak ez badira portuaren erabiltzaileak.

16. Kostaldea jitozik babesteko edo hori zuzentzeko jarduketak, baldin eta onuradun nagusiak ez badira portuaren erabiltzaileak.

17. Kultura eta ondare historikoa eta kulturala sustatzeko inbertsioak eta zerbitzuak, Espainiako Kultura Ondarearen ekainaren 25eko 16/1985 Legeak hirurogeita zortzigarren artikulua 1. apartatuan ezartzen dituenak barne, baldin eta obra publikoak ez badaude lotuta portuko agintaritzaren jarduera ekonomikoarekin. Halaber, babes kulturala duten ondasunak birgaitzeko jarduketak, baldin eta merkataritzan ustiatzen ez badira eta herritar guztien onurarako badira.

18. Lurzoru publikoa erabilera publikorako garatzeko eta suspertzeko asmoarekin egiten diren urbanizazio-jarduketak, helburua merkataritzako ustiapena ez bada.

b) Helburu hauetarako egiten diren inbertsioak eta gastuak, (EB) 651/2014 Erregelamenduaren I. kapituluaren 56 ter eta 56 quater artikuluetan ezartzen denarekin bat etorritik: itsas portuetako azpiegiturak eraikitzea, berritzea edo hobetzea; portuetako sarbideak eraikitzea, berritzea edo hobetzea, edo dragatze-lanak egitea ((EB) 651/2014 Erregelamendua, Batzordearena, 2014ko ekainaren 17koa; horren bidez, barne-merkatuarekin bateragarriak diren laguntzen zenbait kategoria deklaratzeko, Tratatuaren 107. eta 108. artikulua aplikatuta). Kenkariaren zenbatekoa kalkulatzeko, inbertsioen eta gastuen kopuruari bidezkoa den laguntza-intentsitate handienaren ehunekoa aplikatuko zaio, (EB) 651/2014 Erregelamenduaren 56 ter eta 56 quater artikuluetan hurrenez hurren xedatzen denaren arabera.

c) (EB) 651/2014 Erregelamenduaren 4. artikulua 1. apartatuaren ee) eta ff) letretan ezartzen diren mugak gainditzen dituzten inbertsioak kenkarietan sartu ahal izango dira, baldin eta Europako Batzordeak adierazi badu barruko merkatuarekin bateragarriak direla Europar Batasunaren Funtzionamenduari buruzko Tratatuaren 108. artikulua 3. apartatuan ezartzen denari jarraituz eta, gainera, Batzordeak dena delako erabakian ezartzen dituen baldintzak betetzen badira. Kenkariaren zenbatekoa kalkulatzeko, inbertsioen kopuruari Batzordeak baimendutako laguntza-intentsitate handienaren ehunekoa aplikatuko zaio.

2. Artikulu honen 1. apartatuaren c) letrako kenkaria Europako Batzordeak letra horretan aipatzen diren inbertsioak bateragarriak direla adierazten duen zergalditik aurrera soilik aplikatu ahal izango da.

3. Kenkari hau eragiten duten inbertsio edo gastuei jasotako dirulaguntzen zenbatekoa kenduko zaie.

4. Portuko agintaritzek berariazko kontabilitate-erregistroak eta dokumentu-erregistroak eduki beharko dituzte artikulu honetan arautzen den kenkaria eragiten duten gastuak eta inbertsioak identifikatzeko.

5. Artikulu honetan arautzen den kenkariari ez zaio aplikatuko lege honen 39. artikulua 1. apartatuaren azken paragrafoan aipatzen den muga. Muga hori kalkulatzeko orduan ez da zenbatuko kenkari hau.

Kuota osoa aski izan ez eta aplikatzen ez diren kenkariak hurrengo zergaldietako likidazioetan aplikatu ahal izango dira, lege honen 39. artikulua 1. apartatuan ezartzen den epealdiaren barruan.

6. Kenkari hau garatzeko eta aplikatzeko behar diren xedapen guztiak eman ahal izango dira erregelamendu bidez.»

Lau. 110. artikulua 1. apartatuaren a) letra aldatzen da eta honela gelditzen da:

«a) Beren helburu edo xede zehatza osatzen duten jardueretatik eratorritakoak, betiere jarduera ekonomiko gisa hartzen ez direnean. Bereziki, bazkideek, kolaboratzaileek edo ongileek gauzatutako kuotak egongo dira salbuetsita, jarduera

ekonomiko batetik eratorritako prestazio bat jasotzeko eskubideari ez dagozkienean salbu.

Araubide hau Estatuko Portuak erakunde publikoari aplikatzeko, ez dira hartuko jarduera ekonomiko baten ondoriozkotzat portuen sistema koordinatzeko eta horren efizientzia kontrolatzeko jardueraren ondoriozko diru-sarrerak.»

Azken xedapenetako zazpigarrena. *Otsailaren 15eko 70/2019 Errege Dekretua aldatzea, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua eta beste erregelamendu-arau batzuk aldatzen dituena; erregelamendu-arau horiek errepideko garraioko ibilgailuetako gidariak prestatzearen, errepideko garraioarekin loturiko kontroleko dokumentuen, errepideko osasun-garraioaren, gai arriskutsuen garraioaren eta Errepideko Garraioaren Batzorde Nazionalaren arlokoak dira.*

70/2019 Errege Dekretuaren bosgarren xedapen iragankorra aldatzen da eta honela gelditzen da (70/2019 Errege Dekretua, otsailaren 15ekoa, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua eta beste erregelamendu-arau batzuk aldatzen dituena; erregelamendu-arau horiek errepideko garraioko ibilgailuetako gidariak prestatzearen, errepideko garraioarekin loturiko kontroleko dokumentuen, errepideko osasun-garraioaren, gai arriskutsuen garraioaren eta Errepideko Garraioaren Batzorde Nazionalaren arlokoak dira):

«Bosgarren xedapen iragankorra. *Errepideko garraioan aritzeko lanbide-gaitasunaren ziurtagiria eskuratzeko araubidea.*

Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamenduaren II. eranskinaren 3., 5., 6., 7., 8., 9. eta 10. apartatuetan xedatzen dena ez da aplikatuko 2022ko urtarrilaren 1era arte (erregelamendu hori irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuaren bidez onartu zen).

Ordura arte, 1999ko maiatzaren 28ko Ministro Aginduaren 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12. eta 13. artikuluetan eta B) eranskinean ezartzen diren arauak aplikatuko dira errepideko garraioan aritzeko lanbide-gaitasunaren ziurtagiria eskuratzeko azterketetan (agindu horren bidez, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamenduaren II. tituluaren I. kapitulua garatzen da, errepideko garraioan aritzeko lanbide-gaitasunaren ziurtagiria eskuratzeari buruzkoa).

Azken xedapenetako zortzigarrena. *COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurrien martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretua aldatzea.*

COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurrien martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretua honela aldatzen da:

Bat. 4. artikulua 2. apartatua honela gelditzen da:

«2. Gizarte-bonuaren indarraldia 2020ko irailaren 30era arte luzatuko zaie, automatikoki, urriaren 6ko 897/2017 Errege Dekretuaren 9.2 artikuluan aurreikusitako epea egun hori baino lehen iraungitzen zaien onuradunei.»

Bi. 12. artikulua honela gelditzen da:

«12. artikulua. *Luzamendu-eskaera.*

Errege lege-dekretu honen aplikazio-eremuaren barruan dauden zordunek luzamendua eska diezaiokete hartzekodunari 2020ko irailaren 29ra arte, ohiko etxebizitza edo enpresaburu edo profesionalen jarduera ekonomikoari atxikitako ondasun higiezina eskuratzeko hartutako hipoteka-maileguaren ordainketen gainean. Luzamendu-eskaerarekin batera, zordunek martxoaren 31ko 11/2020

Errege Lege Dekretuaren 17. artikuluan adierazten den dokumentazioa aurkeztu behar dute.»

Hiru. 13. artikulua aldatzen da eta honela gelditzen da:

«13. artikulua. *Luzamendua onartzea.*

1. Behin errege lege-dekretu honen 12. artikuluan arautzen den luzamendu-eskaera aurkeztuta, entitate hartzekodunak gehienez ere 15 egun izango ditu hura ezartzeko.

2. Luzamendua onarturik, entitate hartzekodunak haren berri emango dio Espainiako Bankuari, eta iraunaldia jakinaraziko dio. Luzamendurik ezean zordunari eskatuko litzaizkiokeen diru kopuruak ez dira mugaeguneratutzat joko. Etendurak dirauen artean ez da sortuko interesik.

3. Etendura aplikatzeko, ez da beharko alderdien arteko akordiorik, ez eta kontratu-berrikuntzarik ere, baina eskritura publikoan formalizatu beharko da eta Jabetzaren Erregistroan inskribatu beharko da. Hasierako epealdiaren luzapenaren inskripzioak erabateko ondorioak sortuko ditu inskribatutako tarteko hartzekodunentzat, nahiz eta horiek ados egon ez.

4. Baldin eta mailegu-emailiak eta luzamenduaren onuradun den mailegu-hartzaileak kontratuaren nobazioa adosten badute kontratuaren klausulak 13. artikuluan arautzen den etendura ez beste zerbait aldatzearen ondorioz, alderdiek hitzartzen dutenaz gainera, errege lege-dekretu honetan arautzen diren eta zordunak eskatzen dituen kontratu-betebeharren etendura eta interesik ez sortzea ere ezarriko dute nobazioan.

5. Finantza-entitateak aldi berean edo elkarren segidan legezko luzamendu bat eta hitzarmenezko luzamendu bat ematen dituzenean, zordunarekin sinatutako hitzarmenezko luzamenduaren akordioak espresuki jasoko du legezko luzamenduaren onarpena, eta eten egingo dira hitzarmenezko luzamenduaren ondorioak, harik eta legezko luzamendua amaitzen den unera arte.

6. Artikulu honen ondorioetarako, legezko luzamendua errege lege-dekretu honen 13.3, 14. eta 15. artikuluetan arautzen dena izango da.

7. Artikulu honen ondorioetarako, hitzarmenezko luzamendua maiatzaren 26ko 19/2020 Errege Lege Dekretuak 7. eta 8. artikuluetan arautzen duena izango da (19/2020 Errege Lege Dekretua, maiatzaren 26koa, COVID-19aren ondorioak arintzeko neurri osagarriak hartzen dituena nekazaritzaren, zientziaren, ekonomiaren, enplegu eta Gizarte Segurantzaren eta zergen arloetan).»

Azken xedapenetako bederatzigarrena. *Martxoaren 31ko 11/2020 Errege Lege Dekretua aldatzen da, COVID-19ari aurre egiteko gizarte- eta ekonomia-arloan presako neurri osagarriak ezartzen dituena.*

Martxoaren 31ko 11/2020 Errege Lege Dekretua aldatzen da, COVID-19ari aurre egiteko gizarte- eta ekonomia-arloan presako neurri osagarriak ezartzen dituena, honela:

Bat. 2. artikulua honela gelditzen da:

«2. artikulua. *Ohiko etxebizitzaren errentamendu-kontratuaren aparteko luzapena.*

Hiri Errentamenduen azaroaren 24ko 29/1994 Legea aplikatzen zaien ohiko etxebizitzaren errentamendu-kontratuaren, baldin eta errege lege-dekretu hau indarrean jartzen denetik 2020ko irailaren 30era arteko aldiari amaitzen bada aurreko lege horren 9.1 artikuluan ezartzen den nahitaezko luzapena edo 10.1 artikuluan ezartzen den isilbidezko luzapena, errentamendu-kontratuaren iraunaldiari aparteko luzapena aplikatu ahal izango zaio, errentariak eskatu ondoren, sei hilabetekoa gehienez, eta aldi horretan indarrean dagoen kontratua ezarritakoa eta bertan finkatutako baldintzak aplikatuko dira, ordura arte bezala. Aparteko

luzapenaren eskaera errentatzaileak onartu beharko du, alderdiek elkar hartuta besterik adostu ezean.»

Bi. 4. artikulua 1. apartatua aldatzen da eta honela gelditzen da:

«1. Baldin eta Hiri Errentamenduen azaroaren 24ko 29/1994 Legearen babesean sinatutako ohiko etxebizitzaren kontratu baten errentaria kalteberatasun ekonomikoko egoeran badago, hurrengo artikuluan zehazten den bezala, eta errentatzailea etxebizitzaren arloko enpresa edo erakunde publikoa edo edukitzaile handia bada (hau da, hamar hiri-ondasun higiezin baino gehiagoren titularra, garajeak eta trastelekuak zenbatu gabe, edo 1.500 m²-tik gora eraikita dauden higiezin baten titularra den pertsona fisikoa edo juridikoa), errentariak errentatzaileari eskatu ahal izango dio 2020ko irailaren 30era arte errentaren ordainketa aldi batez eta aparteko neurri gisa geroratzeko; nolana ere, hori eskatzeko, ezinbestekoa izango da bi alderdiak lehendik adostuta ez edukitzea ordainketa geroratzeko edo ordaindu beharreko kopuru osoa edo zati bat barkatzea.»

Hiru. 23. artikulua honela gelditzen da:

«23. artikulua. *Etendura eskatzea.*

2020ko irailaren 29ra arte, hipoteka-bermerik gabeko kreditu-kontratuen ondoriozko betebeharren etenduraren aplikazio-eremuan dauden zordunek hartzekodunari eskatu ahal izango diote beren betebeharrak eteteko. Zordunek 17. artikuluan ezartzen den dokumentazioa aurkeztu beharko dute etendura-eskaerarekin batera.»

Lau. 24. artikulua aldatzen da eta honela gelditzen da:

«24. artikulua. *Etendura onartzea.*

1. Errege lege-dekretu honen 23. artikuluan aipatzen den etendura-eskaera egin eta kalteberatasun ekonomikoko egoera egiaztatu ondoren, hartzekodunak automatikoki etengo ditu hipoteka-bermerik gabeko kredituaren ondoriozko betebeharrak.

2. Martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuaren 7. artikulutik 16. artikulura bitartean arautzen den hipoteka-maileguren luzamenduan gertatzen den bezala, etendura aplikatzeko, ez da beharko alderdien arteko akordiorik, ez eta kontratu-berrikuntzarik ere. Zordunak hartzekodunari eskaera —eskatutako dokumentazioa atxikita— edozein bitartekoren bidez egiten dionetik aurrera sortuko ditu ondorioak kontratuko betebeharren etendurak. Hala ere, baldin eta kredituaren edo maileguaren bermea hipoteka ez beste eskubide inskribagarri bat bada, edo Ondasun Higigarrien Epekako Salmenta Erregistroan sartu bada Ondasun Higigarrien Epekako Salmentari buruzko uztailaren 13ko 28/1998 Legearen 15. artikulua 1. apartatua arautzen diren ondorioetarako, etendurak dakarren epe-luzapena inskribatu beharko da, aplikatu beharreko arau orokorrekin bat etorriz.

3. Etendura aplikatu ondoren hartzekodunak haren berri emango dio Espainiako Bankuari, eta iraunaldia jakinaraziko dio. Luzamendurik ezean zordunari eskatuko litzaizkiokeen diru kopuruak ez dira mugaeguneratutzat joko.

4. Etendurak hiru hilabete iraungo du; aldi hori Ministro Kontseiluaren erabakiz luzatu ahal izango da.

5. Baldin eta mailegu-emaileak eta luzamenduaren onuradun den mailegu-hartzaileak kontratua berritzea adosten badute kontratuaren klausulak martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuaren 13. artikuluan arautzen den etendura ez beste zerbaít aldatzearen ondorioz, alderdiek hitzartzen dutenez gainera, errege lege-dekretu honetan arautzen diren eta zordunak eskatzen dituen kontratu-betebeharren etendura eta interesik ez sortzea ere ezarriko dute berrikuntzan.

6. Polizetan esku hartzetik eratorritako notario-arantzelen eskubideak, martxoaren 31ko 11/2020 Errege Lege Dekretuaren 21. artikuluan aipatutako hipoteka-bermerik gabeko mailegu edo kreditu guztietatik eratorritako kontratu-betebeharren aldi baterako etetea formalizatzen bada, 1950eko abenduaren 15eko Dekretuan ezarritakoak izango dira, eta % 50eko hobaria izango dute, 25 euroko gutxieneko mugarekin eta 50 euroko gehieneko mugarekin, kontzeptu guztietarako, kopiak eta helarazpenak barne.

Erregistratzaileen eskubide arantzelarioak, martxoaren 31ko 11/2020 Errege Lege Dekretuaren 21. artikuluan aipatzen den kontratu-betebeharren aldi baterako etendura erregistratzetik eratorritakoak, 6 euroko zenbateko finkoarekin kobratuko dira, 1999ko uztailaren 19ko Aginduaren bidez onartutako Ordenantzaren 36.9.g) artikulua araber.

Apartatu honetan aurreikusitako formalizazioaren eta inskripzioaren ondoriozko notariotzako muga-zergak eta erregistro-eskubideak hartzekodunak ordainduko ditu beti.

7. Finantza-entitateak aldi berean edo elkarren segidan legezko luzamendu bat eta hitzarmenezko luzamendu bat ematen dituenean, zordunarekin sinatutako hitzarmenezko luzamenduaren akordioak espresuki jasoko du legezko luzamenduaren onarpena, eta eten egingo dira hitzarmenezko luzamenduaren ondorioak, harik eta legezko luzamendua amaitzen den unera arte.

8. Artikulu honen ondorioetarako, legezko luzamendua errege lege-dekretu honen 24.2. eta 25. artikuluetan arautzen dena izango da.

9. Artikulu honen ondorioetarako, hitzarmenezko luzamendua maiatzaren 26ko 19/2020 Errege Lege Dekretuak 7. eta 8. artikuluetan arautzen duena izango da (19/2020 Errege Lege Dekretua, maiatzaren 26koa, COVID-19aren ondorioak arintzeko neurri osagarriak hartzen dituen nekazaritzaren, zientziaren, ekonomiaren, enplegu eta Gizarte Segurantzaren eta zergen arloetan).»

Bost. 29. artikulua honela gelditzen da:

«29. artikulua. *Energia elektrikoaren, petrolioaren eratorrien, gas naturalaren eta uraren hornidura bermatzea.*

Salbuespen gisa, 2020ko irailaren 30era arte kontsumitzaileei ezin izango zaizkie eten energia elektrikoaren hornidura, petroliotik eratorritako produktuena (manufakturatutako gasena eta petrolio-gas likidotuena barne), gas naturalarena eta urarena beren ohiko etxebizitzan, non eta ez den horniduraren, pertsonen eta instalazioen segurtasunarekin zerikusia daukaten arrazoiengatik, nahiz eta aukera hori jasota egon kontsumitzaileek sinatutako hornidura- edo sarbide-kontratuan kasu bakoitzean aplikatu beharreko sektoreko araudiarekin bat etorri.

Hornitzaileari hornidura ohiko etxebizitzan egiten dela frogatzeko, kontsumitzaileak hori modu sinesgarrian frogatzeko duen edozein dokumentu erabili ahal izango du.

Era berean, neurri hau indarrean dagoen aldia ez da zenbatuko ordainketa-errekerimendu fede-emaiaren eta indarreko araudian edo hornidura-kontratuetan ezarritakoaren arabera ez ordaintzeagatik aplikatzen den hornidura-etenduraren arteko epealdien ondorioetarako.»

Sei. Azken xedapenetako hamabigarrenari bi apartatu gehitzen zaizkio, 3. eta 4. apartatuak; hona:

«3. Kalteberatasun ekonomikoa dagoela zehazteko eta baldintza subjektiboak betetzen direla egiaztatzeko irizpideak, 5. eta 6. artikuluetan ezartzen direnak, indarrean egongo dira 2. eta 4.1 artikuluetan ezarritako aldietan, hauetan ezartzen diren neurrien ondorioetarako.

4. Kalteberatasun ekonomikoa dagoela zehazteko eta baldintza subjektiboak betetzen direla egiaztatzeko irizpideak, 16. artikulutik 18.era ezartzen direnak, bai

eta 21., 22., 24., 25., 26. eta 27. artikuluetan ezartzen dena ere, indarrean egongo dira 13. eta 24. artikuluetan hipoteka-bermerik gabeko kreditu-kontratuen ondoriozko betebeharren etenduraren aplikazio-eremuko neurriak aplikatzeko ezarritako aldietan edo martxoaren 17ko 8/2020 Errege Lege Dekretuak (COVID-19aren eragin ekonomiko eta sozialari aurre egiteko presako eta ezohiko neurrienak) 12. artikuluan hipoteka-zorraren luzamenduaren aplikazio-eremuko neurriak aplikatzeko ezarritako aldietan, kasuan kasukoa.»

Azken xedapenetako hamargarrena. *Apirilaren 12ko 1/1996 Legegintzako Errege Dekretua aldatzea, Jabetza Intelektualari buruzko Legearen testu bategina onartzen duena gaiaren gainean indarrean diren legezko xedapenak arautu, argitu eta bateratuta.*

Jabetza Intelektualari buruzko Legearen testu bategina aldatzen da; 159. artikulua (n) apartatua, hain zuzen ere (testu bategin hori apirilaren 12ko 1/1996 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartu zen, gaiaren gainean indarrean diren legezko xedapenak arautu, argitu eta bateratuta). Eta honela gelditzen da:

«ñ) Bere errepertorioa erabiltzen dutenen eraginik gabeko kudeaketa bermatzeko xedapen egokiak. Xedapen horiek zaindu behar dute enpresa erabiltzaileetako izanik eskubideen titular ere badirenek ez dutela gobernu-organotako postuen ehuneko berrogeita hamar baino gehiago eta ez dutela parte hartzen interes-gatazka egon daitekeen erabaki-hartzeetan. Nolanahi ere, entitate kudeatzaileak neurriak hartuko ditu obra eta prestazio babestuen lehentasunezko erabilera bidegaberik egon ez dadin, bereziki eskubide-titularren aldetik, eta banaketarako murrizketak ere ezarri ahal izango ditu.»

Azken xedapenetako hamaikagarrena. *5/2015 Errege Lege Dekretua aldatzea, apirilaren 30ekoa, Futbol profesionaleko lehiaketen ikus-entzunezko edukiak ustiatzeko eskubideak merkaturatzearekin loturiko urgentziazko neurriena.*

Bi paragrafo gehitzen zaizkio 5/2015 Errege Lege Dekretuaren 1. artikulua (1. apartatuari (5/2015 Errege Lege Dekretua, apirilaren 30ekoa, Futbol profesionaleko lehiaketen ikus-entzunezko edukiak ustiatzeko eskubideak merkaturatzearekin loturiko urgentziazko neurriena); hona.

«Ikus-entzunezko eduki horiek jokalekuan gauzatzen diren ekitaldiak hartzen dituzte beren barnean, baita hortik ikusten diren kirol-esparruko eremuak ere, kirol-ekitaldia hasteko jarritako ordua baino bi minutu lehenago zenbatzen hasi eta ekitaldia amaitu eta minutu batera arte. Halaber, edukiotan, zuzenean nahiz aurrez grabaturik, osorik nahiz laburbilduta edo zatikatuta erakusteko eskubideak sartzen dira, izan merkatu nazionalean izan nazioarteko merkaturatzearekin loturiko eskubideak.»

Apartatu honetan ezartzen denak ez dio eragiten Ikus-entzunezko Komunikazioari buruzko martxoaren 31ko 7/2010 Lege Orokorraren 19.3 artikuluan aipatzen den informazio-laburpen laburren emisioari.»

Azken xedapenetako hamabigarrena. *Ekainaren 9ko 21/2020 Errege Lege Dekretua aldatzea, COVID-19ak eragindako osasun-krisialdiari aurre egiteko prebentzio, geldiarazte eta koordinazioko premiazko neurriena.*

Hiru apartatu gehitzen zaizkio 21/2020 Errege Lege Dekretuaren 31. artikuluari (21/2020 Errege Lege Dekretua, ekainaren 9koa, COVID-19ak eragindako osasun-krisialdiari aurre egiteko prebentzio, geldiarazte eta koordinazioko premiazko neurriena), 4., 5. eta 6. apartatuak; hona.

«4. Ahalmena ematen zaie Laneko eta Gizarte Segurantzako Ikuskaritzaren funtzionarioei (Laneko eta Gizarte Segurantzako Ikuskatzaileen Goi Mailako Kidegokoak eta Lan Ikuskatzaileordeen Kidegokoak, Laneko Segurtasun eta

Osasuneko eskala) enplegatzaileek 7.1 artikulua a), b) eta c) paragrafoetan eta artikulua beraren d) paragrafoan ezartzen diren osasun publikoko neurriak betetzen dituzten zaintzeko, errekerimenduak egiteko eta, behar denean, arau-hausteen aktak egiteko neurriak langileei eragiten dietenean.

Ahalmen bera edukiko dute autonomia-erkidegoek egiaztapenetan aritzeko gaitzen dituzten funtzionarioek (Lan Arriskuen Prebentzioari buruzko azaroaren 8ko 31/1995 Legearen 9.2 artikuluan aipatzen direnek), esleituta dauzkaten ahalmenen arabera.

5. Enplegatzaile batek ez baditu betetzen aurreko apartatuan aipatzen diren betebeharrak, hori arau-hauste astuna izango da, eta zehapena ezarri ahal izango zaio. Zehapena ezartzeko modua eta prozedura, eta ezarriko duen organoa, Lan Arloko Arau Hausteei eta Zehapenei buruzko Legearen testu bateginak (abuztuaren 4ko 5/2000 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartuak) lan-arriskuen prebentzioaren arloko arau-hauste astunetarako ezartzen dituen berak izango dira.

Administrazio publiko batek ez badu betetzen bere betebeharrak, 707/2002 Errege Dekretuak ezartzen duen prozedura berezia aplikatuko da (707/2002 Errege Dekretua, uztailaren 19koa, Laneko eta Gizarte Segurantzako Ikuskatzaileak jarduteko administrazio-prozedura bereziari eta Estatuko Administrazio Orokorraren esparruan lan-arriskuen prebentzioaren gaian ez-betetzeak zuzentzeko neurriak ezartzeari buruzko Erregelamendua onartzen duena).

6. Autonomia-erkidegoek 4. eta 5. apartatuetan ezartzen den araubidea moldatu ahal izango dute beren eskumeneko esparruaren barruan.»

Azken xedapenetako hamahirugarrena. *Eskumen-titulua.*

1. Errege lege-dekretu hau Konstituzioaren 149.1 artikulua 13., 16. eta 20. zenbakietan xedatzen denaren babesean onartzen da. Xedapen horiek eskumen eskusiboa ematen diote Estatuari honako arlo hauetan: jardura ekonomikoaren plangintza orokorraren oinarriak eta koordinazioa; kanpo-osasuna, osasunaren oinarriak eta koordinazio orokorra; merkataritzako marina eta ontziei bandera jartzea, interes orokorreko portuak, interes orokorreko aireportuak, aireko espazioaren kontrola, aireko bidaiak eta garraioa.

2. Gainera, III. kapitulua, 32. eta 33. artikulua, hirugarren xedapen gehigarria, bai eta azken xedapenetako laugarrena eta seigarrena ere, Espainiako Konstituzioaren 149.1.14 artikuluan xedatzen denaren arabera Estatuak ogasun publikoaren arloan dauzkan eskumen eskusiboen babesean ematen dira.

3. 18. artikulutik 23.era bitartekoak, 30. artikulua eta azken xedapenetako zortzigarrena eta bederatzigarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1 artikulua 6. eta 8. zenbakietan xedatzen denaren arabera Estatuak merkataritza-legegintzaren, prozesu-legegintzaren eta legegintza zibilaren arloan dituen eskumen eskusiboen babesean ematen dira.

4. 24. eta 25. artikulua (Estatuaren eskumeneko emakida-kontratuei bakarrik dagozkienak) Espainiako Konstituzioaren 149.1.18 artikulua babesean ematen dira; artikulua horrek eskumen eskusiboa ematen dio Estatuari Administrazioaren kontratu eta emakidei buruzko oinarriko legeriaren arloan.

5. 26. artikulutik 29.era bitartekoak eta azken xedapenetako zazpigarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1.21 artikulua babesean ematen dira; artikulua horrek eskumen eskusiboa ematen dio Estatuari autonomia-erkidego baten baino gehiagoren lurraldetik igarotzen diren garraioen arloan eta ibilgailu motordunen trafikoaren eta zirkulazioaren gainean.

6. Azken xedapenetako hamargarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1.9 artikulua babesean ematen da; horrek eskumen eskusiboa ematen dio Estatuari jabetza intelektualaren eta jabetza industrialaren arloan.

7. Azken xedapenetako hamaikagarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1 artikulua 13. eta 27. zenbakietan arautzen denaren babesean ematen da; zenbaki

horietan, eskumen eskusiboa ematen zaio Estatuari honako arlo hauetan: jarduera ekonomikoaren plangintza orokorraren oinarriak eta koordinazioa; prentsaren, iratiaren, telebistaren eta, oro har, gizarte-komunikabide guztien araubideari buruzko oinarritzko arauak. Nolanahi ere, autonomia-erkidegoek arau horiek garatzeko eta betearazteko ahalmenak dauzkate.

8. Azken xedapenetako hamabigarrena Espainiako Konstituzioaren 149.1 artikulua 7. eta 16. zenbakietan xedatzen denaren babesean ematen da; zenbaki horietan, eskumena ematen zaio Estatuari lan-legeriaren arloan eta kanpo-osasunaren, osasunaren oinarrien eta koordinazio orokorraren gainean.

Azken xedapenetako hamalagarrena. *Zenbait erregelamendu-xedapenen maila babestea.*

Errege lege-dekretu honen bidez aldatzen diren honako arau hauen erregelamendu-maila ez da aldatzen:

a) 750/2014 Errege Dekretuaren TAE.ORO.COE.110 apartatua, errege lege-dekretu honen azken xedapenetako hirugarrenak aldatzen duena (750/2014 Errege Dekretua, irailaren 5ekoa, suteen kontrako, bilaketak egiteko eta salbamenduko aireko jarduerak arautu eta aire-nabigagarritasuneko baldintzak eta jarduera aeronautikoetarako lizentziak ezartzen dituena).

b) 70/2019 Errege Dekretuaren bosgarren xedapen iragankorra, errege lege-dekretu honen azken xedapenetako zortzigarrenak aldatzen duena (70/2019 Errege Dekretua, otsailaren 15ekoa, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua eta beste erregelamendu-arau batzuk aldatzen dituena; erregelamendu-arau horiek errepideko garraioko ibilgailuetako gidariak prestatzearen, errepideko garraioarekin loturiko kontroleko dokumentuen, errepideko osasun-garraioaren, gai arriskutsuen garraioaren eta Errepideko Garraioaren Batzorde Nazionalaren arlokoak dira).

c) Errege lege-dekretu honen I. eta II. eranskinak.

Azken xedapenetako hamabosgarrena. *Erregelamendu bidez garatzeko ahalmena.*

Gobernuari eta Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako ministroari ahalmena ematen zaie errege lege-dekretu honetan xedatzen dena garatzeko eta betearazteko behar diren xedapenak emateko eta behar diren neurriak ezartzeko, bakoitzak bere eskumeneko esparruan.

Azken xedapenetako hamaseigarrena. *Indarrean jartzea.*

Errege lege-dekretu hau *Estatuko Aldizkari Ofizialean* argitaratu eta hurrengo egunean jarriko da indarrean.

Madriren, 2020ko uztailaren 7an.

FELIPE e.

Gobernuko presidentea,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

I. ERANSKINA

Estatuaren eskumeneko eta erabilera orokorreko bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publiko erregularrak kudeatzeko kontratuen konpentsazioak kalkulatzeko metodoa.

1. Alarma-egoeraren indarraldiko emaitza (unitate-balioa) kalkulatzeko modua:

$$\text{Diru-sarrera.km (n)} - \text{Kostua.km (n)} = \text{Emaitza.km (n)}$$

Non:

Diru-sarrera.km (n): kontratistak aztertzen den aldian aitortutako diru-sarrerak.

Kostua.km (n): aztertutako aldian aitortutako kostuak, barnean direla erabilitako ibilgailuen desinfekzioak eragindako kostuak; gehienez, 20 euro ibilgailuko egunean.

2. Alarma-egoeraren indarraldiko emaitza (balio absolutua) kalkulatzeko modua:

$$\text{Diru-sarrera.km (n-1)} - \text{Kostua.km (n-1)} = \text{Emaitza.km (n-1)}$$

Non:

Diru-sarrera.km (n-1): kontabilitate analitikoko diru-sarrerak (n-1)

Kostua.km (n-1): kontabilitate analitikoko urteko kostuak (n-1)

3. Balio absolutuak kalkulatzeko modua:

$$\text{unitate-balioak} \times \text{egindako km}$$

Egindako km (n): aztertutako aldian kontratistak aitortutako kilometroak.

Egindako km (n-1): kontratistak aurreko urteko aldi berean (n-1) aitortutako guztirako ibilgailu-kilometroak

4. Konpentsazio ekonomikoaren guztirako zenbatekoa kalkulatzeko modua:

$$\text{Emaitza (n-1)} = \text{Emaitza (n)} + \text{KONPENTSAZIO EKONOMIKOA}$$

$$\text{KONPENTSAZIO EKONOMIKOA} = \text{Emaitza (n-1)} - \text{Emaitza (n)}$$

(Kenketaren emaitza negatiboa bada, ez dago konpentsazioa jasotzeko eskubiderik)

Non:

n: aztertutako 2020. urteko aldia.

n-1: 2019. urteko aldi bera.

Aztertutako aldiko kostuen balio absolutua ezin da izan eragiketa honen emaitza baino gehiago:

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

II. ERANSKINA

Estatuaren eskumeneko eta erabilera orokorreko bidaiarien errepideko garraio-zerbitzu publiko erregularrak kudeatzeko kontratuen konpentsazio ekonomikoa jasotzeko eskaera eta horrekin batera aurkeztu beharreko dokumentazioa

A) Eskatzaileek honako datu hauek adierazi beharko dituzte nahitaez, eta hemen agertzen diren hurrenkera berean:

a) Izena edo sozietate-izena eta identifikazio fiskaleko zenbakia, eskatzailearen ordezkari gisa diharduen pertsonaren datuak (ordezkariren bat egonez gero), eta kontratuaren kodea eta izendapena.

b) Alarma-egoera indarrean egon den aldiko edo aztertutako aldiko sarrerak, bidaiariak, bidaiari-kilometroak eta sarrera-kilometroak.

c) Aztertutako aldian jasandako kostuak. Kalkulatutako kostua (kostua km-ko).

d) Aztertutako aldiko ibilgailu-kilometroak.

e) Aztertutako aldiko emaitza.

B) Eskaerarekin batera dokumentazio hau aurkeztu behar da:

a) Diru-sarreraren eta jasandako kostuen kontabilitate-egiaztapenaren txostena, aditu independente batek egina.

b) 2020ko martxoaren 14an kontratuari atxikita dauden ibilgailuen zerrenda; ibilgailu bakoitzaren zenbakia eta matrikula zehaztu behar dira.

c) Aztertutako aldian kontratuaren esparruan erabilitako ibilgailuen zerrenda, eta ibilgailuok erabili diren egunen zerrenda.

d) Kanpoko enpresek ibilgailuak desinfektatzeagatik egindako fakturen zerrenda; kopuruak ibilgailuko (matrikula zehaztuta) eta aldiko xehatu behar dira.

e) Ustiapen-kontua, PRE/907/2014 Agindua ezartzen duenarekin bat etorriz (PRE/907/2014 Agindua, maiatzaren 29koa, erabilera orokorreko bidaiarien garraio-zerbitzu erregularrak egiten dituzten enpresa kontratisten kontabilitate analitikoaren eredia ezartzen duena 2019ko ekitaldirako).