

I. DISPOSICIÓNS XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

7432 *Real decreto lei 26/2020, do 7 de xullo, de medidas de reactivación económica para facer fronte ao impacto do Covid-19 nos ámbitos de transportes e vivenda.*

I

O pasado 11 de marzo de 2020, a Organización Mundial da Saúde declarou pandemia internacional a situación de emerxencia de saúde pública provocada polo COVID-19. A rápida propagación, tanto a nivel nacional como internacional, motivou a necesidade de reaccionar de forma rápida e de adoptar medidas urxentes e contundentes co obxectivo de amortecer o impacto desta crise sen precedentes non só no ámbito sanitario, senón tamén nos ámbitos económico e social.

O Consello de Ministros, reunido en sesión extraordinaria o xoves 12 de marzo, adoptou as primeiras medidas urxentes para facer fronte á propagación da pandemia, en particular o Real decreto lei 7/2020, do 12 de marzo, polo que se adoptan medidas urxentes para responder ao impacto económico do COVID-19.

A partir dese momento, a articulación xurídica da resposta á pandemia estruturouse arredor de dous instrumentos constitucionais; dun lado, a declaración do estado de alarma e as medidas adoptadas na súa virtude; e doutro, a adopción de sucesivos reais decretos lei, fundamentalmente dirixidos a paliar as consecuencias e efectos negativos que no ámbito socioeconómico está supoñendo a pandemia e as medidas de contención para contela.

A situación de crise sanitaria ocasionada polo COVID-19 e a súa evolución puxo de relevo o desafío de protexer a saúde da poboación á vez que se tratan de mitigar e minimizar as consecuencias socioeconómicas mediante a adopción de medidas dirixidas a abordar e atenuar as perturbacións que afectan a economía por distintas vías.

A Comisión Europea recoñeceu, nas súas diversas comunicacións e directrices, o grande impacto e repercusións que o brote de COVID-19 está tendo nos nosos sistemas de transportes e na conectividade. Na súa comunicación, publicada o 13 de marzo, a Comisión expoñía a súa resposta inmediata destinada a mitigar o impacto económico e a necesidade de coordinar a actuación dos distintos Estados membros para garantir a continuidade económica, ao mesmo tempo que recoñecía o sector do transporte como un dos sectores gravemente afectados, propoñendo un conxunto de medidas dirixidas a asegurar o fluxo de mercadorías e a cadea de abastecemento, posibilitar os desprazamentos e velar polo funcionamento do mercado interior e da seguridade do transporte.

As medidas tomadas para facer fronte á pandemia tiveron como resultado unha redución drástica da actividade do sector, especialmente de viaxeiros. Os fluxos de mercadorías víronse menos afectados en parte grazas aos esforzos colectivos por manter o tráfico de mercadorías, aínda que se rexistrou unha redución debido ao descenso na actividade económica e á perturbación das cadeas de abastecementos.

Neste contexto, as medidas adoptadas no ámbito do transporte de acordo coas directrices aprobadas pola Comisión articuláronse arredor de tres eixes fundamentais: protexer a saúde dos traballadores e viaxeiros, garantindo a dispoñibilidade dos bens e dos servizos esenciais; proporcionar liquidez ás empresas do sector para facer fronte ás perturbacións financeiras a curto prazo vinculadas á crise do coronavirus, recorrendo a distintos instrumentos financeiros, incluídos os fiscais, co fin de preservar a súa viabilidade, así como a continuidade da actividade económica durante e despois do brote COVID-19; e, o terceiro, reducir as cargas administrativas, simplificando e acelerando determinados procedementos administrativos, velando pola seguridade xurídica e tendo en conta a

capacidade administrativa das institucións para dar resposta inmediata na axilización dos trámites preceptivos para a reactivación e desenvolvemento das actividades.

Os tres eixes citados orientaron a adopción de distintas medidas no sector dos transportes neste período, desde o inicio da crise ata o momento actual, a través dos distintos instrumentos xurídicos habilitados. As ditas medidas foron proporcionadas ás necesidades de cada momento, pertinentes e específicas para os diferentes modos de transporte, isto é, adaptadas ás características singulares de cada un deles.

Así, en virtude da habilitación que a Lei orgánica 4/1981, do 1 de xuño, dos estados de alarma, excepción e sitio, outorga ao Goberno e dos supostos de feito previstos no seu artigo cuarto, letra b) («crises sanitarias, tales como epidemias e situacións de contaminación graves») e d) («situacións de desabastecemento de produtos de primeira necesidade»), foi aprobado o Real decreto 463/2020, do 14 de marzo, polo que se declara o estado de alarma para a xestión da situación de crise sanitaria ocasionada polo COVID-19.

Segundo o seu preámbulo, as medidas previstas nesta disposición encádranse na acción decidida do Goberno para protexer a saúde e seguridade dos cidadáns, conter a progresión da enfermidade e reforzar o sistema de saúde pública.

Esta norma incluía, ademais de medidas limitativas da liberdade de circulación, que como dispón a lei quedaba condicionada ao cumprimento de certos requisitos, unha variedade de medidas de contención en distintos ámbitos, neles, no ámbito de transportes. As habilitacións que o Real decreto 463/2020, do 14 de marzo, e sucesivas prórrogas, contén en favor dos ministros designados como autoridades competentes delegadas e, en particular, en favor do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana na súa área de competencias, isto é, no sector de transportes, fundamentaron a normativa aprobada, adoptando medidas adicionais dirixidas a garantir as condicións de prestacións dos servizos de transportes, de mercadorías e viaxeiros, asegurando o abastecemento e a entrega de produtos adquiridos no comercio pola internet, telefónico ou correspondencia, así como a adecuada protección de persoas, bens e lugares, e todo iso en función da evolución da crise sanitaria, á luz dos principais indicadores dispoñibles, a experiencia adquirida a nivel nacional, a análise comparada con outros países, así como as recomendacións e directrices da Unión Europea e as orientacións da Organización Mundial da Saúde.

Unha vez expirada a vixencia da última prórroga do estado de alarma, ante os posibles riscos que puidesen derivar da perda de vixencia automática das ditas medidas pola aparición de novos brotes epidemiolóxicos e novas cadeas de transmisión que comprometesen a garantía da saúde das persoas, desde a óptica do deber constitucional dos poderes públicos de organizar e tutelar a saúde pública a través de medidas preventivas, fundaméntase a aprobación do Real decreto lei 21/2020, do 9 de xuño, de medidas urxentes de prevención, contención e coordinación para facer fronte á crise sanitaria ocasionada polo COVID-19, que, entre as súas disposicións, recolle distintas medidas dirixidas a protexer a saúde dos traballadores e viaxeiros nos distintos modos de transportes, que se viron complementadas coa disposición adicional sexta do Real decreto lei 23/2020, do 23 de xuño, polo que se aproban medidas en materia de enerxía ou noutros ámbitos para a reactivación económica.

Respecto do segundo dos eixes indicados en que se agrupa o segundo tipo de medidas dirixidas a mitigar os prexuízos que no ámbito económico xerou a crise sanitaria, desde un primeiro momento viñéronse adoptando medidas económicas e sociais dirixidas a garantir a protección de traballadores e soste o tecido produtivo dos distintos sectores da economía mediante a adopción dun conxunto de disposicións articuladas en distintos reais decretos lei orientados a mobilizar os recursos nacionais para a protección fronte a eses efectos adversos.

Entre eles cabe destacar o Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19; o Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego, ou o Real decreto lei 25/2020, do 3 de xullo, de medidas urxentes para apoiar a reactivación económica e o emprego.

No entanto, a distinta natureza xurídica das persoas físicas e xurídicas, públicas e privadas, que operan en cada un dos modos de transporte, con estruturas e réximes xurídicos diferentes, condicionaron a posibilidade de cada un deles á hora de poder acceder a diferentes fontes de financiamento e liquidez desde o sector financeiro, así como aos instrumentos que foi aprobando o Goberno co fin de mobilizar recursos públicos dirixidos a apoiar a reactivación económica.

Polo que respecta ao terceiro dos eixes sobre os cales se articula un conxunto de reformas, teñen en conta as directrices da Unión Europea adoptadas desde o inicio da crise sanitaria ocasionada polo COVID-19, dirixidas a simplificar e acelerar os distintos procedementos administrativos co fin de mitigar a ralentización da actividade económica e maximizar os efectos positivos das medidas adoptadas polos Estados, en liña con algunhas das disposicións e directrices aprobadas a nivel comunitario que tiveron por obxecto, dunha parte, o aprazamento das datas de aplicación de determinadas medidas no contexto da pandemia do COVID-19, polos efectos negativos que o confinamento e os cambios nas condicións de traballo e na dispoñibilidade de persoal, xunto coa carga de traballo adicional necesaria para xestionar as importantes consecuencias negativas da pandemia, tiveron para continuar cos procedementos administrativos ordinarios; e doutra parte, unha vez levantadas as restricións, abordar o restablecemento dos procedementos atendendo ás capacidades do sistema, xunto coa necesidade de acelerar o restablecemento das actividades de forma áxil.

En coherencia con este contexto, tendo en conta as medidas adoptadas ata o momento, a evolución da situación epidemiolóxica e os criterios expresados polas distintas organizacións internacionais, así como as institucións europeas, e en liña con outros países da nosa contorna, apróbase este real decreto lei como complemento necesario das medidas xa adoptadas co fin de cubrir aqueles ámbitos que estas últimas non poden cubrir polas especiais características que concorren neles, consolidando así os tres eixes sobre os que se asentará a reactivación económica do sector dos transportes.

Adicionalmente, o presente real decreto lei recolle un conxunto de medidas económicas e sociais no ámbito da vivenda, que permiten garantir a protección das familias e de colectivos vulnerables.

II

O real decreto lei estrutúrase en sete capítulos, 34 artigos, tres disposicións adicionais, unha disposición derogatoria, 16 disposicións derradeiras e dous anexos.

O capítulo I recolle como disposición xeral o seu obxecto.

O capítulo II, relativo ao sector do transporte aéreo e integrado polos artigos 2 a 7, incorpora ao ordenamento xurídico interno as directrices operativas para a xestión de pasaxeiros aéreos e persoal de aviación en relación coa pandemia COVID-19, adoptadas pola Axencia da Unión Europea para a Seguridade da Aviación (EASA) e o Centro para a Prevención e o Control de Enfermidades (ECDC polas súas siglas en inglés, *European Centre for Disease Prevention and Control*) e establece o seu obrigado cumprimento para os xestores dos aeroportos abertos ao tráfico civil situados en todo o territorio nacional, as compañías aéreas que realicen operacións neles, incluídas as operacións de aerotaxis e as de aviación xeral, así como para as empresas que desenvolvan os servizos auxiliares nos aeroportos. Non obstante, atendendo ás competencias das comunidades autónomas en materia de aeroportos non cualificados de interese xeral, na actualidade os aeroportos de Lleida-Alguire; Andorra-La Seu de Urgell e Teruel, para a implementación destas directrices nos aeroportos de competencia autonómica hai que aterse ao que establezan as respectivas comunidades no exercicio das ditas competencias.

A natureza eminentemente técnica e operativa destas directrices, así como a prevista adaptación das recomendacións europeas contidas nas ditas directrices en función da evolución que experimente o COVID-19, o coñecemento científico sobre el e os recursos técnicos e médicos dispoñibles para detectalo e combatelo, aconsellan que na súa aplicación sexa o Comité Español de Facilitación do Transporte Aéreo, en diante, Comité de Facilitación, o que estableza, en castelán, as vixentes en cada momento. Permítese así

unha rápida adaptación á evolución da pandemia, ao tempo que se asegura a proporcionalidade e eficacia das medidas adoptadas para mitigar, no ámbito do transporte aéreo, os riscos de transmisión do coronavirus SARS-Cov-2.

O Comité de Facilitación, regulado na Orde PRE/248/2003, do 6 de febreiro, pola que se crea o Comité Español de Facilitación do Transporte Aéreo e se determinan a súa composición e funcións, é un órgano colexiado da Administración xeral do Estado no cal están representados os principais actores involucrados no aseguramento dun fluxo ordenado, seguro e eficiente dos pasaxeiros polas instalacións aeroportuarias, entre outros, os ministerios de Sanidade, Interior, Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, Facenda, e o xestor da rede de aeroportos de interese xeral, AENA S.M.E., S.A. A súa composición, a prevista participación nas súas actuacións de, entre outros, as compañías aéreas e as entidades, asociacións ou agrupacións privadas cuxos intereses puidesen verse afectados, así como a natureza eminentemente técnica das recomendacións que se van implementar, determinan a súa idoneidade para o labor que se lle encomenda.

Conforme o previsto neste real decreto lei, o Comité de Facilitación poderá declarar que outras recomendacións internacionais para a xestión de pasaxeiros aéreos e persoal de aviación en relación coa pandemia COVID-19 ofrecen niveis de eficacia equivalentes ás directrices EASA/ECDC publicadas para minimizar o risco de contaxio do SARS-Cov-2 no transporte aéreo. Con suxeición ao principio de reciprocidade, o cumprimento por parte das compañías aéreas extracomunitarias das recomendacións internacionais equivalentes equivale ao cumprimento polas ditas compañías das directrices EASA/ECDC. Deste modo, suxeito ao principio de reciprocidade, evítase a imposición de restricións indebidas ao transporte aéreo extracomunitario realizado con niveis equivalentes de mitigación do risco de contaxio do COVID-19.

Así mesmo, establécese a obriga dos xestores aeroportuarios e compañías aéreas que operen nas ditas infraestruturas de implantar os procedementos que aseguren o cumprimento das citadas directrices, así como de prestar información aos pasaxeiros sobre as medidas preventivas que estes deben adoptar na súa aplicación.

Igualmente, establécese o deber dos pasaxeiros de absterse de acudir ao aeroporto nos supostos en que deban gardar illamento por risco de padecer o COVID-19 ou que presenten síntomas evidentes de padecela.

Para a protección dos pasaxeiros e do persoal que presta servizos nas infraestruturas aeroportuarias, limitase o acceso á terminal do aeroporto aos pasaxeiros con billete ou tarxeta de embarque, salvo as excepcións correspondentes ás persoas que deban acudir acompañadas, e ao persoal autorizado que debe realizar funcións no aeroporto.

Completa o contido do capítulo II a atribución ao Comité de Facilitación da facultade de realizar as funcións de coordinación que lle son propias no ámbito da definición e aplicación das directrices EASA/ECDC publicadas e editar material guía que facilite a súa aplicación; e a asignación á Axencia Estatal de Seguridade Aérea das funcións de supervisión do cumprimento das directrices EASA/ECDC publicadas polos suxeitos obrigados, no exercicio das súas competencias en materia de ordenación, supervisión e inspección da seguridade do transporte aéreo e dos sistemas de navegación aérea e de seguridade aeroportuaria, e en particular en materia de facilitación no transporte aéreo, conforme o previsto no artigo 9.1, letra i), dos seus estatutos, aprobados polo Real decreto 184/2008, do 8 de febreiro.

O capítulo III introduce nos artigos 8 a 14, en relación co sector do transporte marítimo, unha reforma nas medidas previstas inicialmente nos artigos 16 a 20 do Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego, que implican unha mellora nestas e a súa adaptación ao Regulamento (UE) 2020/697, do 25 de maio, polo que se modifica o Regulamento (UE) 2017/352, co fin de permitir a organismos xestores de portos ou autoridades competentes flexibilidade no cobramento de taxas por infraestruturas portuarias no contexto do brote COVID-19.

Así, o artigo 8 respecto do seu antecedente o artigo 16 do Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego, implica a supresión do punto 3 ao ser redundante co punto 2, xa que as autoridades

portuarias rebaixarán os tráxicos mínimos para que non haxa penalización como efecto do COVID-19. Manter o punto 3 supoñería eliminar penalizacións cando a baixada de tráxicos non fose imputable á crise sanitaria e se houberse algún caso deses non parece razoable eliminala.

Coas modificacións introducidas no artigo 9 relativo ás medidas respecto da taxa de ocupación recollidas no seu antecedente, o artigo 17 do Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego: mellórase na determinación do presuposto de feito para acceder á redución; amplíase, temporalmente, a todas as liquidacións con devindicación no exercicio 2020, dado que hai liquidacións semestrais que se devindican por adiantado e quedaban excluídas coa redacción anterior; precísase o concepto de «impacto significativamente negativo»; recóllese unha cuantificación máis precisa do importe da redución mediante a fixación de porcentaxes en función da diminución de actividade, do tipo de actividade que se desenvolva no espazo de dominio público concedido ou autorizado de que se trate e da situación económico-financiera de cada autoridade portuaria; aclárase que a redución resulta aplicable tanto á cota da taxa como aos importes adicionais ofrecidos nos concursos, de conformidade co disposto no artigo 180 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante; dáse cobertura legal, de maneira expresa, á concesión provisional das reducións e á súa comprobación posterior; prevese que as liquidacións definitivas que, eventualmente, se ditén, se realizarán de acordo coa nova redacción do precepto, sen devindicación de xuros de demora, xa sexa a favor da Administración ou dos suxeitos pasivos; e suprímese a referencia ao artigo 178 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, que non engade nada e induce a confusión, ao estar debidamente cuantificado o beneficio fiscal na propia norma de rango legal.

O artigo 10 reproduce as medidas respecto da taxa de actividade recollidas no seu antecedente o artigo 18 do Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego.

A modificación que o artigo 11 introduce respecto do seu antecedente o artigo 19 do Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego, respecto da taxa ao buque, ten como obxectivo adaptar o seu contido ao Regulamento 2020/697, do 25 de maio, polo que se modifica o Regulamento (UE) 2017/352, que lles permite aos organismos xestores de portos flexibilidade no cobramento das taxas, no contexto do brote de COVID-19, desde o 1 de marzo ata o 31 de decembro de 2020, o que supón un período máis amplo que o previsto no vixente artigo 19, que prevé desde a aprobación do Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, ata a finalización do estado de alarma. Por outra parte, amplíase máis a redución prevista ao establecer un valor de 1,00 € para a contía básica S.

En relación co artigo 12, a nova regulación nel recollida ten por obxecto adaptar a posibilidade de aprazamento das liquidacións das taxas portuarias que recollía o seu antecedente, o artigo 20, ao mesmo período previsto no Regulamento (UE) 2020/697, do 25 de maio, ao igual que no caso da taxa ao buque do novo artigo 11.

No caso da taxa de ocupación, que queda fóra do ámbito de aplicación do dito regulamento, por estalo do Regulamento UE 2017/352, amplíase a posibilidade de aprazamento a todo o exercicio 2020, tendo en conta que, dada a súa liquidación e recadación en réxime de pagamento anticipado con carácter anual ou semestral na maioría dos casos, a devindicación se produce o 1 de xaneiro, o que implica que non poderían acceder ao aprazamento liquidacións por períodos que claramente foron afectados pola crise do COVID-19.

A incorporación do novo artigo 14, relativo a coeficientes correctores e bonificacións, ten como obxecto evitar que as rendibilidade atípicas que as autoridades portuarias obteñan no ano 2020 poidan supor unha subida de coeficientes correctores das taxas prevista no artigo 166 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante. Hai que evitar esa circunstancia dado que esa rendibilidade negativa é conxuntural, non debida en principio a unha perda de ingresos de carácter estrutural.

Finalmente, o punto 3 do artigo 245 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante establece que o importe máximo total das bonificacións reguladas anualmente para cada autoridade portuaria non poderá ser superior ao 20 por cento da recadación anual conxunta polas taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría do último exercicio anterior ao ano en que se acorda o Plan de empresa. Por tanto, as reducións de taxas e a perda de tráfico en 2020 ou 2021 suporán unha mingua conxuntural na recadación anual de taxas que podería implicar eliminar bonificacións existentes, feito que se evita coas previsións do artigo 14.

No ámbito do sector do transporte por ferrocarril, o capítulo IV, que está integrado polos artigos 15 a 17.

O artigo 15 incrementa o límite da autorización de endebedamento a Renfe-Operadora para o exercicio 2020 establecida na Lei de orzamentos xerais do Estado para o ano 2018, prorrogados en 2020 de acordo co establecido no artigo 134.4 da Constitución española.

Os artigos 16 e 17 prevén a autorización dun crédito extraordinario para permitir que a Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., (SEITTSA) poida efectuar determinados pagamentos. No ano 2015, o Ministerio de Fomento e a Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., SEITTSA asinaron o «Convenio de xestión directa entre a Administración xeral do Estado, a Sociedade Estatal de Infraestructuras do Transporte Terrestre, S.A. e as entidades públicas empresariais Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e ADIF Alta Velocidad, para a promoción e construción de determinadas infraestructuras ferroviarias. Refundición dos convenios 2006-2007-2008-2009».

Nese mesmo ano, o Ministerio de Fomento e a citada sociedade subscribiron, así mesmo o «Convenio de xestión directa entre a Administración xeral do Estado e a Sociedade Estatal de Infraestructuras do Transporte Terrestre, S.A. para a promoción e construción de determinadas infraestructuras de estradas de titularidade estatal. Refundición dos convenios I-II-IV-V-VI-VII e encomenda de novas actuacións».

No caso do Convenio de estradas, a achega prevista para 2020 é nula, polo que xa se encontra en tramitación a Addenda 3 ao citado convenio que regularizará o réxime de achegas. Pero no caso do convenio de ferrocarrís, non ocorre esta situación, polo que, de novo, se realizou unha análise da situación orzamentaria da sociedade, a cal, cos seus fondos propios e de acordo coas previsións de execución das obras, así como doutros pagamentos pendentes, non pode afrontar os seus compromisos para o exercicio 2020 sen recibir ao menos parte das achegas aprobadas polo Acordo do Consello de Ministros do 20 de decembro de 2019, e que xa se previran no proxecto de orzamentos xerais do Estado para 2020, de acordo coa súa previsión de tesouraría e gastos.

En consecuencia, de acordo co previsto polo artigo 55 da Lei 47/2003, do 26 de novembro, xeral orzamentaria, é precisa unha norma con rango de lei para proceder á autorización do crédito extraordinario que permita facer fronte aos mencionados pagamentos.

O capítulo V dispón medidas no ámbito do transporte por estrada.

En primeiro lugar, a sección 1.^a, relativa a moratorias para o sector do transporte público de mercadorías e discrecional de viaxeiros en autobús, regula medidas de aprazamento dos pagamentos de cotas dos contratos de préstamos, *leasing e renting* que os autónomos e empresas utilizan para a adquisición dos autobuses e de vehículos de transporte público de mercadorías de máis de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, incluído o transporte de carbón de centrais térmicas. En liña co resto das moratorias legais establecidas previamente para outros ámbitos e sectores, estes aprazamentos realizaranse exclusivamente sobre a parte do principal destas cotas, de forma que os debedores seguirán pagando a parte dos xuros durante o período aprazado.

A sección 2.^a de medidas na contratación de concesións desenvolve para os contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral de competencia estatal, así como para os contratos de concesións para a construción, conservación e explotación de autoestradas de peaxe, concesións para a conservación e explotación das autovías de primeira xeración e os contratos de concesións de áreas de servizo da Rede de Estradas do Estado, as previsións recollidas no punto 4 do artigo 34

do Real decreto 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19.

Así, o artigo 24 deste real decreto lei concreta un marco claro e detallado dos parámetros que se van considerar para levar a cabo o reequilibrio. O posible desequilibrio derivado da redución da oferta e de demanda destes servizos, xunto coas obrigas relacionadas coa desinfección dos vehículos, será máis ou menos acusado dependendo da estrutura de custos do contrato afectado e das medidas que adoptase a empresa para paliar na medida do posible as dificultades de liquidez. Así, deberá terse en conta para calcular a redución de ingresos a aplicación de expedientes de regulación temporal de emprego que afecten o persoal mínimo vinculado ao contrato e a diminución de custos polas expedicións non efectuadas, tomando como referencia o mesmo período do ano anterior. Ao mesmo tempo deben terse en conta os custos adicionais soportados co fin de preservar a saúde dos viaxeiros, motivados pola desinfección obrigatoria dos vehículos.

Adicionalmente, establécese un procedemento áxil para reequilibrar economicamente os contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral de competencia estatal, que permita aplicar as previsións do referido artigo 34.4 do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19, coa rapidez suficiente para evitar as cargas administrativas e sociais adicionais que puidese comportar, nalgúns casos, a renuncia contractual e o consecuente abandono do servizo público.

Pola súa parte, o artigo 25, a partir do marco xeral previsto no artigo 34.4 do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19, regula as condicións de reequilibrio económico en determinadas concesións de obras que presentan características similares entre si, pero tamén diferentes doutros contratos como os regulados no artigo anterior. Para tales efectos, concréntanse os criterios que se deben aplicar para apreciar a imposibilidade, total ou parcial, de execución do contrato e, se é o caso, as condicións de reequilibrio que procede adoptar nos tres seguintes tipos de contratos: concesións para a construción, conservación e explotación de autoestradas de peaxe; concesións para a conservación e explotación das autovías de primeira xeración; e as concesións das áreas de servizos da Rede de Estradas do Estado.

A sección 3.^a, ao regular outras reformas de simplificación administrativa, introduce algunhas modificacións no ámbito do transporte terrestre por estrada coa finalidade de reducir as cargas administrativas, simplificando e acelerando determinados procedementos administrativos.

Os artigos 26 e 27 pretenden flexibilizar as cargas administrativas das empresas de transporte por estrada. As autorizacións de transporte, tanto de mercadorías como de viaxeiros, previstas na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, outórganse sen un prazo de duración prefixado, ben que a súa validez queda condicionada ao seu visado periódico, realizado bienalmente de oficio, no cal a Administración verifica o cumprimento dos requisitos acreditados para o seu outorgamento.

Dadas as especiais circunstancias actuais, considérase necesario dilatar nun ano a posibilidade ordinaria de rehabilitar as autorizacións que non superasen o trámite do visado no ano 2020, por non cumprir a totalidade dos requisitos, co fin de que os seus titulares dispoñan de máis tempo para sanear a súa situación empresarial. Ademais, amplíase excepcionalmente, por unha soa vez, tanto para as empresas de mercadorías como de viaxeiros, a periodicidade do trámite do visado, de dous a tres anos, o que permitirá normalizar paulatinamente a actividade ordinaria dos órganos afectados e alixerar os trámites administrativos que deben atender as empresas transportistas.

Por outra parte, o artigo 28 aborda a necesidade de flexibilizar transitoriamente a exigencia dunha antigüidade máxima dos vehículos de transporte sanitario debido a que, como consecuencia da ralentización de determinadas actividades económicas, non se pode asegurar en moitos casos o cumprimento dos prazos de entrega dos ditos vehículos.

Por tanto, para evitar o risco de redución da oferta nun contexto en que a dita actividade é imprescindible e asegurar a continuidade da prestación do servizo de transporte

sanitario, resulta urxente e necesario permitir que os vehículos dedicados a esta actividade poidan seguir prestando servizos cando o vehículo supere a antigüidade de 10 anos, cando esta circunstancia se producise con posterioridade á declaración do estado de alarma e de forma temporal, ata o 31 de decembro deste ano 2020.

O artigo 29 establece unha prórroga de tres meses dos certificados de inspección técnica de vehículos cuxo vencemento se producise entre o día 21 de xuño e o 31 de agosto, dado que a declaración do estado de alarma, coa conseguinte paralización da actividade das estacións encargadas de levar a cabo a inspección técnica de vehículos, xerou unha distorsión no funcionamento ordinario dos ditos establecementos, que está repercutindo negativamente no adecuado desenvolvemento de certas actividades económicas, en particular, das empresas transportistas, que é necesario resolver mediante unha medida extraordinaria e transitoria. Por iso, durante a duración da dita prórroga, recóllese a preferencia nas inspeccións técnicas daqueles vehículos de transporte de mercadorías e viaxeiros de empresas titulares dunha licenza comunitaria.

Por último, as circunstancias de emerxencia sanitaria nalgunhas ocasións impediron e noutras dificultaron enormemente a realización de vistas orais polas xuntas arbitrais do transporte. Ademais, nun contexto de crise económica, as demandas de arbitraje aumentan extraordinariamente, o que pode levar ao colapso do sistema arbitral establecido na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres. Resulta, por tanto, necesario e urxente adoptar medidas que permitan axilizar o funcionamento dun instrumento de protección das partes do contrato de transporte de incuestionable éxito e que sempre contou co apoio unánime tanto das asociacións de usuarios como das de transportistas e intermediarios.

Con este fin, o artigo 30 establece, excepcional e transitoriamente, a posibilidade de que, en relación coas demandas de arbitraje presentadas ou que se presenten desde o 1 de setembro de 2019 ata finais de 2020 e cuxa contía non exceda os 5.000 euros, poida prescindirse da vista oral para resolver as controversias, establecéndose un procedemento escrito para estes supostos.

O capítulo VI está integrado polos artigos 31 a 33 e recolle unha serie de medidas no ámbito da vivenda.

Así, regúlanse unha serie de especialidades do dereito de superficie ou concesión demanial para a promoción do alugamento accesible ou social mediante a colaboración entre administracións públicas e a iniciativa privada. Así, prevese que, nestes casos, non sexa preceptiva a existencia de canon que se debe aboar á Administración, pois a súa nota diferenciadora será o compromiso do adxudicatario deses dereitos de ofrecer vivendas con rendas accesibles ou sociais, en todo caso, limitadas. Igualmente, regúlanse as especialidades dos instrumentos de colaboración entre as distintas administracións públicas para ampliar o parque de vivendas en réxime de alugamento accesible ou social, atendendo especialmente á duración destes acordos e ao sistema de determinación de responsabilidade entre os asinantes. Finalmente, dada a interdependencia entre os acordos administrativos e o dereito de superficie ou concesión demanial, prevese que o título de constitución destes non poida contradicir aquel.

Adicionalmente, co obxecto de optimizar a eficiencia dos recursos posibilitáase no artigo 32 que os fondos do Plan estatal de vivenda 2018-2021, transferidos nos exercicios 2018 e 2019 e non materializados no compromiso financeiro inicialmente adquirido, así como os transferidos no exercicio 2020, que non se materialicen no compromiso que inicialmente adquirisen as comunidades autónomas e as cidades de Ceuta e Melilla ou incluso que non cheguen a comprometerse, poidan destinarse a axudas doutros programas do dito plan durante a vixencia deste.

Finalmente, incorpórase no artigo 33 o mantemento da condición de convidados dos préstamos concedidos ao abeiro dos sucesivos plans estatais de vivenda, aínda cando se beneficien de moratorias que as entidades de crédito ofrecesen ou poidan ofrecer con motivo de regulacións vinculadas á pandemia do COVID-19; salvagardan así outros beneficios e subvencións, vinculados ao cumprimento dos requisitos establecidos nos correspondentes plans estatais de vivenda, que gozaron ou aínda poden estar gozando.

O capítulo VII, que está integrado polo artigo 34, regula o réxime sancionador aplicable ao incumprimento das medidas de prevención e das obrigas establecidas nese real decreto lei.

A disposición adicional primeira establece as disposicións aplicables en materia de protección de datos de carácter persoal a aqueles que se obteñan en aplicación do disposto no capítulo II e, en particular, da colaboración das compañías aéreas e xestores aeroportuarios na implementación dos controis sanitarios establecidos no transporte aéreo para previr o contaxio do COVID-19.

A disposición adicional segunda prevé a aplicación das directrices EASA/ECDC ao tráfico civil nas bases aéreas abertas ao dito tráfico, conforme o previsto no Real decreto 1167/1995, do 7 de xullo, sobre réxime de uso dos aeródromos utilizados conxuntamente por unha base aérea e un aeroporto e das bases aéreas abertas ao tráfico civil.

A disposición adicional terceira establece que o programa «Gran Premio de España de Fórmula 1» terá a consideración de acontecemento de excepcional interese público para os efectos do disposto no artigo 27 da Lei 49/2002, do 23 de decembro, de réxime fiscal das entidades sen fins lucrativos e dos incentivos fiscais ao mecenado.

O real decreto lei, nas súas disposicións derradeiras, modifica a regulación contida en diversas normas sectoriais e a través destas articúlase un conxunto de medidas, co que se pretende reactivar determinadas actuacións co fin de dar resposta inmediata na axilización dos trámites preceptivos para o desenvolvemento das actividades.

A disposición derradeira primeira modifica a Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea, para impulsar e facilitar a actividade económica desenvolvida pola aviación. Para tales efectos, inclúese no ámbito de aplicación da Lei de navegación aérea o mesmo concepto de «aeronave non tripulada» que o recollido na normativa da Unión Europea, para que inclúa non só as aeronaves pilotadas por control remoto, senón tamén os aeromodelos e as aeronaves operadas de forma autónoma; axústanse os réximes de intervención administrativa das operacións con aeronaves non tripuladas recollidos na lei aos previstos no Regulamento de execución (UE) 2019/947, da Comisión, do 24 de maio de 2019, relativo ás normas e aos procedementos aplicables á utilización de aeronaves non tripuladas; e recóllese unha habilitación normativa ao Goberno para que poida eximir ou establecer diferentes modalidades no cumprimento da obriga de aseguramento de danos causados a terceiros prevista de modo xeral no artigo 127 da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea, para aquelas aeronaves non tripuladas que, polo baixo risco das súas operacións, poidan resultar desproporcionadas.

A disposición derradeira segunda modifica a Lei 18/2014, do 15 de outubro, de aprobación de medidas urxentes para o crecemento, a competitividade e a eficiencia, suprimindo o último inciso do punto 2 do artigo 18 polo que se atribúe a ENAIRE, E.P.E. a condición de medio propio instrumental da Administración xeral do Estado e dos poderes adjudicadores dependentes dela.

Desde a entrada en vigor da Lei 18/2014, do 15 de outubro, o 17 de outubro de 2014 ata a actualidade, ENAIRE, E.P.E. non recibiu ningunha encarga en materia de aeroportos na súa consideración de medio propio da Administración xeral do Estado e dos poderes adjudicadores dependentes dela, o que xustifica a necesidade de proceder á derogación da dita disposición, por innecesaria para os fins a que está chamada a entidade como provedor de servizos, exclusivamente en materia de navegación aérea e espazo aéreo, tendo en conta, ademais, que non reúne todos os requisitos que deben corresponder a un medio propio, conforme o artigo 32 da Lei 9/2017, do 8 de novembro, de contratos do sector público.

Para maior abastanza, a falta de medios necesarios para atender as eventuais encargas faría necesario acudir a medios externos, o cal parece contrario aos principios de eficacia na xestión administrativa.

A disposición derradeira terceira modifica o Real decreto 750/2014, do 5 de setembro, polo que se regulan as actividades aéreas de loita contra incendios e busca e salvamento, e se establecen os requisitos en materia de aeronavegabilidade e licenzas para outras actividades aeronáuticas, para establecer un réxime similar ao contido para as operacións comerciais especializadas no Regulamento 965/2012 da Comisión, do 5 de outubro de 2012, polo que se establecen requisitos técnicos e procedementos administrativos en

relación coas operacións aéreas en virtude do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeo e do Consello.

En concreto, simplifícanse os trámites administrativos en relación co arrendamento de aeronaves entre titulares dun certificado de operador especial (COE) na actividade de loita contra incendios e salvamento e rescate, que pasarían de requirir aprobación previa a simplemente unha notificación ante a Axencia Estatal de Seguridade Aérea, o que axilizaría notablemente estas operacións.

Deste modo dótase do dinamismo necesario o traspaso de aeronaves entre operadores que realicen unha actividade esencial para a sociedade, que require dunha grande axilidade para dar resposta inmediata ante situacións de emerxencia derivadas dos incendios forestais e das actividades de salvamento e rescate.

A disposición derradeira cuarta, pola que se modifica o texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, permite paliar os efectos que a crise do COVID-19 tivo nos tráfico regulares de pasaxe ou carga rodada que unen o territorio peninsular español coas comunidades autónomas das Illes Balears e Canarias e as cidades de Ceuta e Melilla.

A disposición derradeira quinta modifica o artigo 101.2 da Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima. A necesidade de propiciar un marco flexible para o escenario post COVID-19 require eliminar obstáculos á normal aplicación en España dos convenios e directrices internacionais propios do ámbito da mariña mercante.

Favorécense así tamén os navieiros españois, que poderán adaptar á súa situación os requirimentos propios das inspeccións a que están suxeitos. Así mesmo, en supostos nos cales a Administración marítima non poida levar a cabo con normalidade a súa actividade inspectora, como quedou tamén de manifesto coa crise do COVID-19, contaría co apoio das organizacións autorizadas.

A disposición derradeira sexta modifica a Lei 27/2014, do 27 de novembro, do imposto de sociedades, modificando o réxime fiscal previsto para as autoridades portuarias, que deixan de estar parcialmente exentas do imposto sobre sociedades, co obxecto de dar cumprimento á Decisión da Comisión C (2018) 8676 final, do 8 de xaneiro de 2019, relativa á fiscalidade dos portos en España.

As autoridades portuarias teñen autonomía na súa xestión económico-financeira sobre a base do principio de autosuficiencia económica, o que supón que non reciben financiamento con cargo aos orzamentos xerais do Estado. Por outra parte, as autoridades portuarias realizan investimentos e gastos que non están directamente destinados ao servizo das actividades portuarias, pero que, no entanto, benefician a colectividade da cidadanía sen percibir contraprestación a cambio.

O anterior xustifica a introdución dunha dedución vinculada a estes gastos e investimentos.

Ademais, na dedución inclúense tamén os gastos e os investimentos que son compatibles co mercado interior a teor do disposto no capítulo I e no artigo 56 ter do Regulamento (UE) 651/2014, da Comisión, do 17 de xuño de 2014, polo que se declaran determinadas categorías de axudas compatibles co mercado interior en aplicación dos artigos 107 e 108 do Tratado e, se é o caso, as que poidan declararse compatibles co mercado interior por Decisión da Comisión Europea en cada suposto particular, de conformidade co previsto no punto 3 do artigo 108 do Tratado de funcionamento da Unión Europea.

A Comisión Europea, por medio da carta do 29 de agosto de 2019, deu a súa conformidade á proposta de reformulación do réxime tributario das autoridades portuarias realizada polas autoridades competentes do Reino de España, consistente na aceptación da supresión da exención como medida apropiada proposta pola Comisión, acompañada do establecemento da nova dedución da cota íntegra por investimentos realizados polas autoridades portuarias, respecto da que se considera que, ou ben non constitúe axuda de Estado ou ben constitúe unha axuda de Estado compatible co mercado interior. Pola súa parte, as autoridades competentes do Reino de España, por medio da carta do 7 de outubro de 2019, aceptaron as medidas apropiadas propostas pola Comisión Europea para os efectos do disposto no artigo 22 do Regulamento (UE) 2015/1589, do Consello, do 13 de xullo de 2015, polo que se establecen normas detalladas para a aplicación do artigo 108 do

Tratado de funcionamento da Unión Europea, nos termos expostos con anterioridade, polo que hai que proceder á súa incorporación ao ordenamento xurídico con carácter urgente.

A reforma que se propón no imposto sobre sociedades exige, en concordancia, a modificación do artigo 41 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante que se refire ao réxime tributario das autoridades portuarias.

A disposición derradeira sétima modifica a disposición transitoria quinta do Real decreto 70/2019, do 15 de febreiro, polo que se modifican o Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres e outras normas regulamentarias en materia de formación dos condutores dos vehículos de transporte por estrada, de documentos de control en relación cos transportes por estrada, de transporte sanitario por estrada, de transporte de mercadorías perigosas e do Comité Nacional do Transporte por Estrada, en materia de obtención do certificado de competencia profesional para o transporte por estrada, no sentido de que o disposto nos puntos 3, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 do anexo II do Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres, aprobado polo Real decreto 1211/1990, do 28 de setembro, non será de aplicación ata o 1 de xaneiro de 2022. Ata entón, continuarase aplicando na realización dos exames para a obtención do certificado de competencia profesional para o transporte por estrada as regras contidas nos artigos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 e 13 e no anexo B) da Orde ministerial do 28 de maio de 1999.

Por outra parte, co fin de homoxeneizar a duración das medidas sociais e que a retirada destas non se produza de maneira desordenada, ademais de evitar que os beneficiarios do bono social eléctrico deixen de percibir os descontos e beneficios previstos na normativa, a disposición derradeira oitava introduce determinadas modificacións no Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19. En concreto, prorrógase ata o 30 de setembro a vixencia do bono social e esténdese ata o 29 de setembro a posibilidade de solicitar a moratoria no pagamento do préstamo con garantía hipotecaria, cuxo prazo finaliza agora o 5 de agosto.

Coa disposición derradeira novena, en relación coa protección das persoas arrendatarias de vivenda en situación de vulnerabilidade, refórzanse e esténdense no tempo as medidas previstas no Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo, polo que se adoptan medidas urgentes complementarias no ámbito social e económico para facer fronte ao COVID-19, que fan finalizar en breve prazo. Desta maneira, esténdese ata o 30 de setembro a posibilidade de solicitar a moratoria ou condonación parcial da renda, cando o arrendador sexa un gran tedor ou entidade pública, nos termos establecidos no dito real decreto lei, e amplíanse ata esa mesma data os contratos de arrendamento de vivenda que poden acollerse á prórroga extraordinaria de seis meses, nos mesmos termos e condicións do contrato en vigor.

Igualmente, co fin de evitar a sucesión de faltas de pagamento de créditos ou préstamos sen garantía hipotecaria por parte das persoas que se encontren en situación de vulnerabilidade económica, esténdese ata o 29 de setembro a posibilidade de solicitar a moratoria, nos termos establecidos no dito real decreto lei.

En relación coa garantía da continuidade do abastecemento enerxético e de auga para consumidores domésticos en vivenda habitual, esténdese o previsto no Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo, polo que se adoptan medidas urgentes complementarias no ámbito social e económico para facer fronte ao COVID-19, que finalizou o pasado 20 de xuño de 2020. Desta maneira, a garantía de subministracións básicas amplíase ata o 30 de setembro. Igualmente, para os consumidores domésticos acollidos por esta medida, o período de tempo desta non computará para efectos dos prazos dos procedementos de suspensión da subministracións iniciadas con anterioridade ao dito período.

Mediante a disposición derradeira décima modifícase a letra ñ) do artigo 159 do texto refundido da Lei de propiedade intelectual, aprobado polo Real decreto legislativo 1/1996, do 12 de abril, co fin de permitir a presenza das editoras musicais nos órganos de goberno da entidade de xestión de dereitos de propiedade intelectual, ao mesmo tempo que garante unha xestión libre de influencias dos usuarios e fixa un mecanismo de protección fronte a posibles conflitos de intereses.

O antigo artigo 151.13 do texto refundido da Lei de propiedade intelectual establecía, como contido mínimo dos estatutos das entidades de xestión de dereitos de propiedade intelectual, «as disposicións adecuadas para asegurar unha xestión libre de influencias dos usuarios do seu repertorio e para evitar unha inxusta utilización preferencial das súas obras e prestacións protexidas». Este artigo pasou a ser o artigo 159.ñ) do TRLPI, co Real decreto lei 2/2018, do 13 de abril, que, ben que non modificou o contido da letra ñ) (antigo artigo 151.13), si deu nova redacción a outros puntos que constitúen contido mínimo dos estatutos para incorporar a Directiva 2014/26/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2014, e a Directiva (UE) 2017/1564 do Parlamento Europeo e do Consello, do 13 de setembro de 2017.

A Lei 2/2019, do 1 de marzo, precisou, no entanto, esta obriga e por tanto modificou pola súa vez o artigo en cuestión, exixindo que os estatutos das entidades de xestión deberán «velar por que aqueles titulares de dereitos que pertencen a empresas usuarias non ocupen postos nos órganos de Goberno e non participen nas tomas de decisión en que puidese existir un conflito de interese».

Ben que o propósito da dita reforma era adecuado, a aplicación a algunhas entidades de xestión da obriga introducida no artigo 159.ñ) do TRLPI pola Lei 2/2019, do 1 de marzo, impide a presenza de parte dos seus membros nos seus órganos de goberno e representación, o que pode nalgúns casos impedir a rexeneración necesaria nos órganos de goberno da entidade e dificultar a garantía dunha xestión de dereitos eficaz, transparente e competitiva a nivel internacional, libre ao mesmo tempo das influencias dos usuarios. Por un lado, algúns membros de gran relevancia en determinadas industrias culturais veríanse privados do exercicio dos seus dereitos, uns dereitos que viñeran exercendo ata a dita reforma, e serán suficientes as salvagardas establecidas nos estatutos da entidade para evitar os conflitos de intereses. Por outro lado, a redacción actual do artigo 159.ñ) crea ao mesmo tempo unha anomalía na contorna europea e internacional das entidades de xestión de dereitos de propiedade intelectual, que incapacita algúns dos nosos autores e editores para competir no mercado dixital de contidos en igualdade de condicións con outros autores e editores musicais. Respecto deste último punto, é importante salientar a estreita vinculación que existe entre as entidades de xestión a nivel internacional. As entidades españolas non só representan en España os dereitos dos seus membros, tamén representan os dereitos dos membros daquelas entidades de xestión estranxeiras coas cales teñen asinados os correspondentes contratos de representación recíproca.

Como exemplo pode sinalarse que a presenza dos editores musicais nos órganos de Goberno das entidades de xestión de música da nosa contorna é a regra xeral. É así en todas as sociedades de xestión destes dereitos no ámbito da Unión Europea, destacan os casos de entidades de xestión tan relevantes a nivel europeo como SACEM (Francia), SIAE (Italia), PRS (Reino Unido) GEMA (Alemaña), AKM (Austria) ou SPA (Portugal), pertencentes todas elas á Confederación Internacional de Sociedades de Autores e Compositores (CISAC). Tamén é a regra xeral no resto dos principais mercados de dereitos de propiedade intelectual do mundo no ámbito musical, como EEUU, Corea, Xapón e América Latina.

Por outro lado, a disposición derradeira décimo primeira modifica o Real decreto lei 5/2015, do 30 de abril, de medidas urxentes en relación coa comercialización dos dereitos de explotación de contidos audiovisuais das competicións de fútbol profesional, co fin de aclarar o alcance dos contidos audiovisuais cuxa explotación pode ser obxecto de comercialización, tras a redacción dada a este polo Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego, garantindo a seguridade xurídica dos distintos axentes intervenientes.

A disposición derradeira décimo primeira, pola que se modifica o Real decreto lei 21/2020, do 9 de xuño, de medidas urxentes de prevención, contención e coordinación para facer fronte á crise sanitaria ocasionada polo COVID-19, contén previsións dirixidas a garantir a eficacia das medidas establecidas para os centros de traballo no artigo 7 do dito texto legal. Tal precepto establece que, sen prexuízo do cumprimento da normativa de

prevención de riscos laborais e do resto da normativa laboral que resulte de aplicación, os titulares das empresas ou, se é o caso, os directores de centros e entidades deberán adoptar unha serie de medidas para a protección das persoas traballadoras e a prevención do contaxio nos centros de traballo.

Aínda tratándose de medidas de saúde pública, a eficacia destas e a garantía do seu cumprimento aconsella habilitar os funcionarios da Inspección de Traballo e Seguridade Social, así como os funcionarios das administracións das comunidades autónomas a que se refire o artigo 9.2 da Lei 31/1995, do 8 de novembro, de prevención de riscos laborais, para a vixilancia do seu cumprimento, o que permite dar un tratamento integral e optimizar os recursos públicos. Así pois, inclúese no ámbito da habilitación a facultade de vixiar o cumprimento das obrigas exixibles en materia de hixiene nos centros de traballo, de protección persoal das persoas traballadoras e de adaptación das condicións de traballo, a organización das quendas ou a ordenación dos postos de traballo e o uso das zonas comúns.

Ao mesmo tempo, establécese un tipo infractor específico e autónomo que contén a conduta empresarial consistente en incumplir as obrigas previstas no artigo 7.1 a), b), c) e d) do Real decreto lei 21/2020, do 9 de xuño, que se cualifica como infracción grave. En canto á gradación e ás contías das sancións que se van impoñer remítense ás previstas para as infraccións graves de prevención de riscos laborais.

Nestes casos a instrución e resolución do procedemento sancionador corresponderá ás autoridades laborais autonómicas conforme o texto refundido da Lei sobre infraccións e sancións na orde social, aprobado polo Real decreto lexislativo 5/2000, do 4 de agosto, e o Regulamento xeral sobre procedementos para a imposición de sancións por infraccións da orde social e para os expedientes liquidatorios de cotas da Seguridade Social, aprobado polo Real decreto 928/1998, do 14 de maio.

A vixencia desta habilitación extraordinaria está vinculada á prevista polo artigo 2.3 do Real decreto lei 21/2020, do 9 de xuño, para as medidas establecidas polo artigo 7.1 do mesmo texto.

A disposición derradeira décimo terceira relaciona os títulos competenciais que amparan o Estado para ditar o presente real decreto lei.

A disposición derradeira décimo cuarta introduce unha salvagarda do rango de certas disposicións de rango inferior modificadas polo presente real decreto lei.

A disposición derradeira décimo quinta introduce unha habilitación para o seu desenvolvemento regulamentario, a favor do Goberno e do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, no ámbito das súas respectivas competencias.

Por último, a disposición derradeira décimo sexta determina o momento de entrada en vigor do real decreto lei, que terá lugar o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

III

O artigo 86 da Constitución española permite ao Goberno ditar decretos lei «en caso de urxente e extraordinaria necesidade», sempre que non afecten o ordenamento das institucións básicas do Estado, os dereitos, deberes e liberdades dos cidadáns regulados no título I da Constitución, o réxime das comunidades autónomas nin o dereito electoral xeral.

En relación co primeiro aspecto, isto é, a concorrencia do presuposto habilitante de «extraordinaria e urxente necesidade», o emprego deste instrumento normativo con rango de lei está condicionado á existencia de circunstancias concretas que «por razóns difíciles de prever, requiren dunha acción normativa inmediata nun prazo máis breve que o requirido pola vía normal ou polo procedemento de urxencia para a tramitación parlamentaria de leis» (STC 6/1983, do 4 de febreiro).

O Tribunal Constitucional declarou que esa situación de extraordinaria e urxente necesidade pode deducirse «dunha pluralidade de elementos», entre eles, «os que quedan reflectidos na exposición de motivos da norma.» (STC 6/1983, do 4 de febreiro).

Pola súa parte, entre a situación de extraordinaria e urxente necesidade que habilita o emprego do real decreto lei e as medidas contidas nel debe existir unha «relación directa ou de congruencia».

Por tanto, respecto da concorrencia do presuposto da extraordinaria e urxente necesidade, a doutrina do Tribunal Constitucional exige, por un lado, «a presentación explícita e razoada dos motivos que foron tidos en conta polo Goberno para a súa aprobación», é dicir, o que veu denominarse a situación de urxencia; e, por outro, «a existencia dunha necesaria conexión entre a situación de urxencia definida e a medida concreta adoptada para acorrer a ela.» (STC 61/2018, do 7 de xuño, FX 4).

Así, como sinala o Tribunal Constitucional, o real decreto lei constitúe un instrumento constitucionalmente lícito, sempre que, tal como reiteradamente exixiu o noso Tribunal Constitucional, o fin que xustifica a lexislación de urxencia sexa acorrer unha situación concreta, dentro dos obxectivos gobernamentais, que por razóns difíciles de prever require unha acción normativa inmediata nun prazo máis breve que o requirido pola vía normal ou polo procedemento de urxencia para a tramitación parlamentaria das leis, máxime cando a determinación do dito procedemento non depende do Goberno (SSTC 6/1983, do 4 de febreiro, F.5; 11/2002, do 17 de xaneiro, F.4; 137/2003, do 3 de xullo, F.3; 368/2007, FX 10; 31/2011, do 17 de marzo, FX 4; 137/2011, do 14 de setembro, FX 6; e 100/2002, do 8 de maio, FX 8).

E todo iso concorre no presente caso, as circunstancias que xustifican o contido das disposicións incluídas no presente real decreto lei son a crise sanitaria derivada pola rápida propagación do COVID-19 e os seus efectos económicos e sociais desfavorables que puxeron de manifesto e acrecentaron a necesidade de que poderes públicos adopten inmediatamente medidas que minimicen e mitiguen o grave impacto negativo nos sectores do transporte e da vivenda.

Neste sentido e, en relación coas medidas incluídas no capítulo II no ámbito do sector do transporte aéreo, concorren no presente caso as circunstancias de extraordinaria e urxente, dada a perentoria necesidade de incorporar ao ordenamento interno as directrices EASA/ECDC co obxecto de establecer medidas proporcionadas e eficaces que preveñan a propagación do COVID-19 no transporte aéreo, ante a paulatina recuperación da normalidade, ao tempo que se coaduxa a recuperación da actividade turística, esencial para o restablecemento da actividade económica do país.

As medidas propostas pretenden, como se sinalou, implementar as directrices EASA/ECDC para que xestores aeroportuarios e compañías aéreas poñan en marcha as medidas de xestión dos pasaxeiros e persoal de aviación civil ante a pandemia COVID-19, minimizando os riscos de contaxio tanto nas instalacións aeroportuarias como durante as diferentes etapas da viaxe, en particular ante o restablecemento do transporte aéreo intracomunitario e internacional, ao tempo que ofrece seguridade aos pasaxeiros e coaduxa na recuperación dunha actividade económica esencial cal é o turismo.

Respecto das medidas previstas no capítulo III no sector do transporte marítimo, a adopción de medidas de carácter económico mediante real decreto lei foi avalada polo Tribunal Constitucional sempre que concorra unha motivación explícita e razoada da necesidade –entendendo por tal que a conxuntura económica exige unha rápida resposta– e a urxencia –asumindo como tal que a dilación no tempo da adopción da medida de que se trate mediante unha tramitación pola canle normativa ordinaria podería xerar algún prexuízo.

Ningunha dúbida ofrece que a situación que afronta o noso país como consecuencia da declaración de emerxencia de saúde pública de importancia internacional e da declaración de estado de alarma, e as consecuencias que iso tivo na economía nacional, que motivaron a concorrencia de motivos de extraordinaria e urxente necesidade para adoptar as medidas contidas no Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego, se manteñen actualmente. No actual escenario de contención dos efectos económicos negativos do COVID-19 é urxente e necesario asegurar a operatividade dos portos de interese xeral, á vez que se adoptan medidas de contido económico para afrontar as súas consecuencias. Tal é o caso dos tráficos regulares de pasaxe ou carga rodada que unen o territorio peninsular español

coas comunidades autónomas das Illes Balears e Canarias e as cidades de Ceuta e Melilla, que se viron afectados polas medidas de contención que no ámbito do transporte marítimo foron adoptadas pola crise do COVID-19, polo que é urxente a adopción de medidas económicas que minoren o impacto económico que sufriron as navieiras.

Requírese, así mesmo a autorización con carácter urxente do incremento da capacidade de endebedamento da entidade pública empresarial Renfe-Operadora prevista no capítulo IV co fin de poder facer fronte ás súas obrigas nun contexto en que a xestión da crise ocasionada polo COVID-19 restrinxiu de forma moi significativa a mobilidade dos cidadáns, o que limitou a obtención de ingresos por parte do grupo Renfe-Operadora. Así mesmo, durante este período estableceuse a prestación duns servizos mínimos, no caso dos servizos declarados obriga de servizo público, como son proximidades e media distancia, e unha porcentaxe mínima de redución nos servizos comerciais, alta velocidade e longa distancia, o cal supuxo que os custos variables derivados da prestación dos servizos non se reducise na mesma proporción que os ingresos. Deste modo, para facer fronte ás súas obrigas ao se reduciren os seus ingresos comerciais, o grupo Renfe-Operadora debe endebedarse en maior medida do previsto orzamentariamente.

A situación de tesouraría en que se encontra a sociedade SEITT non lle permitirá facer fronte aos pagamentos neste exercicio derivados da execución das obras en marcha polo convenio subscrito en materia de ferrocarrís, segundo as previsións actuais de pagamento.

No proxecto de orzamentos de 2020, incluíuse para a aplicación 17.20.451N.852 a dotación suficiente para atender os 140.696.260 previstos para este ano no convenio. Pero, dado que finalmente a tramitación do dito proxecto de lei non se vai realizar, quedaron sen cobertura orzamentaria as achegas previstas para o convenio no Acordo de Consello de Ministros aprobado o 20 de decembro de 2019, dado que se mantén a situación de prórroga do OXE-2018.

De acordo co previsto polo artigo 55 da Lei 47/2003, do 26 de novembro, xeral orzamentaria, é precisa unha norma con rango de lei para a aprobación dun crédito extraordinario que permita atender as necesidades de pagamento.

A situación de crise xerada polo COVID-19 non permitiu a tramitación e aprobación da Lei de orzamentos xerais do Estado para 2020, onde estaba prevista a inclusión na aplicación 17.20.451N.852. da dotación prevista no Acordo de Consello de Ministros do 20 de decembro de 2019 para dotar o convenio.

A non dotación dos créditos necesarios pode supor que deba ser suspendida a actividade en determinadas obras co conseguinte efecto na economía, agravando aínda máis os producidos pola crise do COVID-19, polo que se dan as condicións de urxencia e extraordinaria necesidade precisas. Por iso é preciso dotar ao menos de parte da cantidade prevista para 2020.

En canto ao capítulo V, considérase de extraordinaria e urxente necesidade a aprobación das medidas contidas na sección 1ª se temos en conta a incidencia do COVID-19 nas empresas do sector do transporte por estrada, tanto de mercadorías como de pasaxeiros de autobús, que se viron moi afectadas, e en moitos casos seguirán estándoo durante os próximos meses. Un dos principais problemas a que se enfrontan e que está danando a súa liquidez mes a mes, facendo que moitos dos autónomos e empresas se enfronten a dificultades para facer fronte ás súas obrigas e, por tanto, para garantir a súa supervivencia, é o pagamento das cotas de vehículos utilizados, que se debe realizar de forma periódica independentemente do volume de ingresos que obteñan. En ambos os casos, estamos falando de actividades que contan cunha grande importancia na economía e no emprego tanto directa, como indirecta, como ferramenta fundamental para o turismo no caso discrecional en autobús, e como medio para o abastecemento dos consumidores finais e dos distintos sectores industriais, no caso do transporte de mercadorías.

Con respecto ao artigo 24 da sección 2ª do citado capítulo V, reequilibrio económico dos contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral, a urxente e extraordinaria necesidade vén determinada polo impacto da crise sanitaria do COVID-19 no sector de servizos de transporte de viaxeiros por estrada. A drástica redución da demanda durante o estado de alarma, de entre o 90 % e

o 100 %, xerou graves problemas de liquidez nas empresas, poñendo en risco a viabilidade dos servizos nun sector intensivo en recursos humanos e capital. Estes problemas de liquidez trasládanse á solvencia empresarial, unha vez que as medidas relacionadas coa inxección de liquidez ou redución de custos variables desaparecen. Ademais, as medidas adoptadas pola Administración sanitaria provocaron o incremento de custos asociados á protección dos traballadores e dos usuarios, mediante a utilización de equipamentos de protección individual, instalación de elementos de protección, desinfección e limpeza adicional de vehículos, e limitacións á ocupación.

É necesario preservar a actividade dos operadores deste tipo de mobilidade para que, unha vez superada a crise e levantadas as restricións á mobilidade, as empresas teñan a capacidade para garantir a prestación de servizos e preservar o sistema de transporte público no noso país, ofrecendo os niveis necesarios para atender a demanda de mobilidade das persoas, como condición básica da súa calidade de vida e para as súas necesidades cotiás, así como para acceder aos servizos públicos básicos e a outros de carácter esencial.

Polo que se refire ás condicións de reequilibrio económico de determinadas concesións de obras previsto no artigo 25, a extraordinaria e urxente necesidade xustifícase en garantir a viabilidade daquelas concesións só naqueles casos cuxa continuidade estea en perigo como consecuencia da situación de crise sanitaria presentada polo COVID-19 e as medidas adoptadas polo Estado para combatelo durante o estado de alarma. Neste tipo de concesións a citada crise e as medidas adoptadas produciron un efecto común que xustifica unha resposta legal unitaria: en todas elas a limitación á circulación de persoas reduciu o tráfico de vehículos, do que, en maior ou menor medida, dependen os ingresos das ditas concesións, e nalgunhas delas limitouse a prestación de certos servizos como restauración e outros. Agora ben, procede ter en conta a longa duración destes contratos e a asunción do risco polo concesionario, e valorar se esa redución temporal do tráfico imposibilita executar estes contratos. Polo tanto, faise preciso adoptar unha resposta normativa inmediata nun prazo máis breve que o requirido pola vía normal ou polo procedemento de urxencia para a tramitación parlamentaria das leis e tendo en conta que a aplicación das previsións contractuais non permite a resposta adecuada á situación excepcional derivada do COVID-19.

Respecto das medidas incluídas nos artigos 26 a 29, as empresas de transporte por estrada, tanto de mercadorías como especialmente de viaxeiros, sufriron unha notable redución da súa actividade como consecuencia da declaración do estado de alarma, así como da crise xerada polo COVID-19. No dito contexto é necesario adoptar medidas urxentes e excepcionais de simplificación de cargas administrativas, como a ampliación do período do visado das súas autorizacións, a ampliación do prazo para rehabilitar as autorizacións invalidadas por incumprimento dos requisitos do visado, así como achegar seguridade xurídica sobre o comezo do novo sistema de exames para a obtención do certificado de competencia profesional, co fin de aliviar as dificultades da súa operativa empresarial.

Respecto das medidas incluídas no capítulo VI, a necesidade de regulación urxente das especialidades do dereito de superficie ou concesión demanial para a promoción do alugamento accesible ou social mediante a colaboración entre administracións públicas e a iniciativa privada responde a circunstancias reais, actuais e de difícil previsión, que son subsumibles na «extraordinaria e urxente necesidade». Apréciase igualmente a idoneidade e adecuación entre a situación que motiva a súa adopción, crise económica derivada da pandemia de COVID-19 e a necesidade crecente de incrementar o parque de vivendas destinadas ao alugamento accesible ou social para responder á necesidade de amplos grupos de poboación que se encontran en situación de vulnerabilidade, e as medidas articuladas para combatela e revertela (regulación específica tanto dos instrumentos de colaboración interadministrativa como das fórmulas de cooperación público-privada a través das cales se incrementará o parque de vivendas destinadas a ese tipo de arrendamento).

Igualmente, a situación e as necesidades que motivan as medidas relativas á disposición de remanentes de fondos transferidos polo Estado ás comunidades autónomas e ás cidades de Ceuta e Melilla para a execución do Plan estatal de vivenda 2018-2021,

así como o mantemento da condición de convidos dos préstamos concedidos ao abeiro dos sucesivos plans estatais de vivenda, aínda que se acollan ás moratorias reguladas pola pandemia do COVID-19, amparan o emprego deste instrumento normativo.

É subsumible na «extraordinaria e urxente necesidade» a necesidade de optimización inmediata dos recursos para atender transitoriamente non só os arrendamentos de vivenda habitual que deviron vulnerables ou incrementaron a súa vulnerabilidade como consecuencia da crise económica e social da pandemia do COVID-19, senón tamén para atender determinadas actuacións en materia de vivenda urxentes e necesarias que non poden ser relegadas a consecuencia desta e a determinados colectivos: mulleres vítimas de violencia de xénero, persoas obxecto de desafiuzamento da súa vivenda habitual, persoas sen fogar e outros colectivos vulnerables, todos eles con vulnerabilidade acrecentada, sen dúbida, a consecuencia da pandemia.

Pola súa parte, o mantemento da condición de convidos aos préstamos indicados atende á extraordinaria e urxente necesidade de evitar que as moratorias que por razón do COVID-19 se concedesen nos ditos préstamos debeñan prexudiciais para os prestameiros, todo iso co fin de dar unha solución transitoria que facilite o pagamento das cotas dos ditos préstamos a aqueles que teñen dificultades para afrontalas a consecuencia do impacto económico e social da pandemia do COVID-19, axudando así os prestameiros que agora o necesitan.

A extraordinaria e urxente necesidade da modificación da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea, recollida na disposición derradeira primeira, queda xustificada pola necesidade de adecuar a definición de aeronave non tripulada á prevista na normativa da Unión Europea, co obxecto de permitir a aplicación do Regulamento de execución (UE) 2019/947 da Comisión, e a adopción das disposicións nacionais para a súa íntegra aplicación, de modo que non se limite o desenvolvemento do sector fronte á contorna europea por un atraso na súa aplicación, en particular nun contexto de necesaria reactivación económica tras o impacto da emerxencia sanitaria polo COVID-19.

A disposición derradeira segunda resulta fundamental para non lastrar ENAIRE aínda máis ás vicisitudes do sector. O mantemento da condición de medio propio, tendo en conta que non reúne todos os requisitos que deben corresponder a un medio propio, conforme o artigo 32 da Lei 9/2017, do 8 de novembro, de contratos do sector público, implica unha importante limitación operativa a esta, dado que, dunha parte, non poderá recibir encargos, pero, ao mesmo tempo, tampouco pode participar nos procedementos para a adxudicación de contratos convocados pola Administración xeral do Estado e poderes adxudicadores dependentes dela de que sexa medio propio, situándoo nunha desvantaxe respecto doutras entidades públicas prestadoras de servizos de navegación aérea doutros Estados.

A extraordinaria e urxente necesidade da modificación que introduce a disposición derradeira terceira no punto TAE.ORO.COE.110 do Real decreto 750/2014, do 5 de setembro, polo que se regulan as actividades aéreas de loita contra incendios e busca e salvamento e se establecen os requisitos en materia de aeronavegabilidade e licenzas para outras actividades aeronáuticas, queda xustificada pola necesidade de dotar as actividades de loita contra incendios e busca e salvamento dun instrumento que lles permita a rápida resposta que exige a atención destas emerxencias, ao substituír a autorización para o arrendamento de aeronaves entre titulares dun certificado de operador especial (COE), e a cesión de arrendamento con tripulación, por unha mera comunicación á Axencia Estatal de Seguridade Aérea, o que resulta especialmente relevante para atender a campaña estival de loita contra incendios.

Coa adopción desta medida, do centenar de operacións de arrendamento que se realizan anualmente no sector de loita contra incendios, en practicamente a metade delas bastará coa comunicación á Axencia Estatal de Seguridade Aérea, o que axilizaría notablemente estas operacións e permitirá a dispoñibilidade de medios para atender as emerxencias.

Adicionalmente, a medida habilita un instrumento para que as administracións públicas responsables de atender estas emerxencias dean resposta ás situacións imprevistas que poidan xurdir no desenvolvemento da actividade cando para iso requiran maiores dotacións ás inicialmente dispoñibles, en particular nas épocas de maior risco, cal é o caso, como se indicou, das campañas estivais de loita contra incendios.

Así mesmo, no ámbito marítimo, a pandemia do COVID 19 supuxo para a Administración marítima e para o sector unha paralización das inspeccións que obrigatoriamente se deben realizar de acordo cos nosos compromisos internacionais, que agora levará a unha situación de bloqueo sen a axuda das organizacións recoñecidas e autorizadas para actuar de acordo coa normativa da Unión Europea e a española. Esta situación pode prexudicar gravemente os buques españois ao seu paso por portos doutros Estados cando lles requiran que contén cos seus certificados, e estes non se emitisen a tempo a causa desta paralización.

Por iso, é indispensable contar cun sistema de inspección de buques que permita, ao mesmo tempo, garantir a seguridade da navegación, o cumprimento por parte de España dos convenios internacionais nestas materias e a prevención da contaminación mariña nos termos que derivan da modificación introducida na disposición derradeira sexta. Seguir o procedemento legislativo ordinario supón manter un sistema pouco eficiente en relación co que xa seguen os países da nosa contorna e cun custo notable para os navieiros españois.

A extraordinaria e urxente necesidade da disposición derradeira sétima queda xustificada na imposibilidade do cumprimento do prazo previsto na disposición transitoria do Real decreto 70/2019, do 15 de febreiro, polo que se modifican o Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres e outras normas regulamentarias en materia de formación dos condutores dos vehículos de transporte por estrada, de transporte de mercadorías perigosas e do Comité Nacional de Transporte por Estrada.

Efectivamente, de acordo coa citada disposición transitoria quinta, o novo sistema de realización dos exames de competencia profesional que regula o anexo II do Regulamento da Lei de ordenación do transporte terrestre debería empezar a funcionar o 1 de xullo de 2020, data de imposible cumprimento para todas as administracións implicadas, polo que é necesario pospoñer a entrada en vigor do novo esquema de exames ao 1 de xaneiro de 2020.

O dito aprazamento da entrada en vigor incluíase nunha norma regulamentaria cuxa tramitación se viu atrasada como consecuencia da situación ocasionada polo COVID-19, polo que non será posible a súa aprobación antes do 1 de xullo de 2020, o cal fai necesaria unha modificación urxente do dito prazo que achegue seguridade xurídica aos aspirantes e empresas afectadas.

Igualmente, a grave situación no ámbito económico e social que están afrontando os fogares en España e as especiais consecuencias que iso pode ter, dun modo particular, sobre aqueles que residen nunha vivenda en alugamento xustifican a extraordinaria e urxente necesidade da adopción das medidas incluídas nas disposicións derradeiras oitava e novena mediante determinadas modificacións do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19 e do Real decreto lei 11/2020, do 30 de marzo, polo que se adoptan medidas urxentes complementarias no ámbito social e económico para facer fronte ao COVID-19, tendo en conta o impacto da crise sanitaria e das medidas adoptadas no contexto do estado de alarma recentemente concluído, e co obxectivo de realizar unha transición efectiva a unha nova normalidade que salvagarde a protección dos fogares máis vulnerables.

A extraordinaria e urxente necesidade da modificación do texto refundido da Lei de propiedade intelectual mediante a disposición derradeira décima xustifícase na existencia de asegurar a competitividade e a homologación internacional do sistema de xestión colectiva española.

España é unha potencia cultural; a elevada demanda de contidos culturais creados no noso país exige maximizar o potencial de desenvolvemento das industrias culturais e colectivas do noso país. Para iso, é necesario contar cun sistema de xestión colectiva de dereitos de propiedade intelectual capaz de competir no mercado único europeo dixital de contidos e de dotar os autores españois e demais titulares de dereitos de ferramentas con que difundir os seus repertorios creativos en igualdade de condicións que o resto dos Estados membros da Unión Europea.

O dinamismo das industrias culturais e creativas españolas, as cales achegan máis dun 3 % ao PIB nacional, sumado ao potencial do español como segunda lingua materna no mundo, con máis de 580 millóns de falantes, e terceiro idioma na internet, colocan o

sector cultural español nunha posición estratéxica para axudar á recuperación económica de España, tras a crise da COVID-19, reforzando o mercado nacional e intensificando a súa presenza nos mercados internacionais, en particular aqueles en que o idioma español está presente.

A situación provocada polo impacto económico e social do COVID-19 e o seu impacto nas industrias creativas e culturais, así como na situación económica dos titulares de dereitos de propiedade intelectual, acrecentou a urxencia de facer fronte ás deficiencias constatadas que prexudican os autores e titulares de dereitos do noso país. Por iso, considérase de extraordinaria e urxente necesidade facer fronte a esta situación, que obriga a non demorar máis a adopción de tales medidas para que estas contribúan de maneira definitiva a relanzar as industrias culturais e creativas do noso país e, con elas, unha parte esencial da economía española, mediante unha modificación normativa que sirva para garantir unha representación equitativa dos distintos titulares de dereitos das entidades de xestión, evitando os conflitos de intereses que puidesen xurdir no caso de editoriais participadas en todo ou en parte por empresas usuarias do repertorio das entidades de xestión e axudando os nosos autores e empresas culturais a alcanzar unha posición competitiva no mercado único dixital de contidos.

A urxencia da modificación do Real decreto lei 5/2015, do 30 de abril, de medidas urxentes en relación coa comercialización dos dereitos de explotación de contidos audiovisuais das competicións de fútbol profesional, operada mediante a disposición derradeira décimo primeira, fundaméntase na necesidade de aclarar o alcance dos contidos audiovisuais que se van comercializar, tras a modificación introducida no seu artigo 1 polo Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego. É preciso garantir de forma inmediata a seguridade xurídica de operadores, clubs e demais intervinientes na comercialización dos contidos, de modo que poidan coñecer o alcance destes nas súas relacións comerciais.

A pandemia provocada polo COVID-19 paralizou toda a actividade deportiva profesional e non profesional, reducindo as vías de financiamento das federacións deportivas, campionatos e deportistas exclusivamente ás subvencións estatais. Neste contexto, o fútbol, como gran motor económico do deporte español, é clave por capacidade de tracción respecto do resto do sector en España na etapa de reconstrución que debe acometerse con carácter inmediato. Estas circunstancias motivaron a modificación do Real decreto lei 5/2015, do 30 de abril, polo Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, tal e como se indica no preámbulo deste. Procede agora concretar simplemente o alcance dos contidos audiovisuais cuxa explotación pode ser obxecto de comercialización, de acordo coa dita normativa.

O carácter extraordinario e urxente da disposición derradeira décimo segunda vén dado pola necesidade de asegurar a efectividade das obrigas establecidas no artigo 7 do Real decreto lei 21/2020, do 9 de xuño, de medidas urxentes de prevención, contención e coordinación para facer fronte á crise sanitaria ocasionada polo COVID-19, para previr os riscos de transmisión nos centros de traballo, lugares de posibles rebotes.

Os centros de traballo constitúen espazos proclives á propagación do virus, como demostra o feito de que unha parte importante dos rebotes de contaxio producidos ata o momento, tanto en España como noutros países da Unión Europea, se producise nos centros de traballo.

A habilitación da Inspección de Traballo e Seguridade Social na vixilancia do cumprimento das normas de saúde pública suporá un importante reforzo na tarefa de prevención dos contaxios nos centros de traballo mediante unha acción inspectora adecuada ás necesidades dunha resposta áxil para controlar a pandemia e un marco xurídico inequívoco na resposta aos posibles incumprimentos constatados. Ademais, insírese en orixe e esencia da Inspección de Traballo, que non é outra que a da protección dos dereitos dos traballadores.

Trátase, por tanto, dunha habilitación extraordinaria motivada polo extraordinario da situación actual da pandemia e limitada no tempo.

De acordo co exposto, nas medidas que se adoptan no presente real decreto lei concorren as circunstancias de «extraordinaria e urxente necesidade» que exige o

artigo 86 da Constitución española como presupostos habilitantes para recorrer ao instrumento xurídico do real decreto lei, considerando, por outra parte, que os obxectivos que se pretenden alcanzar con este non poden conseguirse a través da tramitación dunha lei polo procedemento de urxencia.

Polo que respecta ao segundo aspecto, como sinala o referido artigo 86.1 da nosa Constitución española, os reais decretos lei «non poderán afectar o ordenamento das institucións básicas do Estado, os dereitos, deberes e liberdades dos cidadáns regulados no título I, o réxime das comunidades autónomas nin o dereito electoral xeral». Ningunha das medidas do presente real decreto lei afecta estas materias.

Neste sentido, e en relación coa prohibición de afectación aos dereitos, deberes e liberdades dos cidadáns regulados no título I da Constitución española, debe terse en conta a consolidada doutrina constitucional que resume a STC 139/2016, do 31 de xullo (FX 6): «1.º (...) este tribunal rexeitou unha interpretación extensiva do dito límite que supoñería o baleiramento da figura do decreto lei, facéndoo «inservible para regular con maior ou menor incidencia calquera aspecto concernente ás materias incluídas no título I da Constitución»; 2.º) A cláusula restritiva debe ser entendida de modo que non se reduza ao nada a figura do decreto lei, de maneira que o que se prohíbe constitucionalmente é que se regule un réxime xeral destes dereitos, deberes e liberdades ou que vaia en contra do contido ou elementos esenciais dalgúns de tales dereitos (STC 111/1983, do 2 de decembro, FX 8, confirmada por outras posteriores); 3.º) O tribunal non debe fixarse unicamente no modo en que se manifesta o principio de reserva de lei nunha determinada materia, senón máis ben debe examinar se existiu «afectación» polo decreto lei dun dereito, deber ou liberdade regulado no título I CE, o que exixirá ter en conta a configuración constitucional do dereito, deber ou liberdade afectado en cada caso e incluso a súa localización sistemática no texto constitucional e a natureza e alcance da concreta regulación de que se trate (...)».

Adicionalmente, as previsións desta proposta articuladas arredor do primeiro dos eixes citados inicialmente, isto é, as dirixidas a protexer a saúde dos traballadores e viaxeiros, responden ao mandato constitucional dirixido aos poderes públicos polo artigo 43.2 da Constitución española, non regulan o réxime xeral dos dereitos contidos no título I e xúlganse proporcionadas ao ben público que se trata de protexer. Neste sentido, o Tribunal Constitucional pronunciouse sobre a efectividade do dereito á protección da saúde recollido no artigo 43 da Constitución española, pois na súa condición de principio reitor dirixido a orientar e determinar a actuación de todos os poderes públicos, estatais e autonómicos obriga «a desenvolver a acción normativa que resulte necesaria para asegurar o cumprimento deses mandatos constitucionais» (STC 113/1989, do 22 de xuño, FX 3), é dicir, a establecer as normas precisas para garantir a organización e tutela da saúde pública a través dos medios necesarios.

Polo que respecta ás medidas tributarias contidas neste real decreto lei, non vulneran o artigo 31 da Constitución, xa que, como se sinala na STC 100/2012 (FX9), non alteran «de maneira relevante a presión fiscal que deben soportar os contribuíntes e, por conseguinte, non provocou un cambio substancial da posición dos cidadáns no conxunto do sistema tributario, de maneira que non afectou a esencia do deber constitucional de contribuír ao sustentamento dos gastos públicos que enuncia o artigo 31.1 CE.» (SSTC 137/2003, do 3 de xullo, FX 7; e 108/2004, do 30 de xuño, FX 8).

Por outro lado, a STC 3/1988 (relativa ao Real decreto lei 3/1979, do 26 de xaneiro, sobre protección da seguridade cidadá, FX 6) considera que o establecemento de infraccións ou sancións administrativas por decreto lei non afecta o artigo 25 da Constitución. As normas sancionadoras incluídas neste real decreto lei resultan necesarias para asegurar o cumprimento das previsións nel contidas.

Á vista do indicado, debe sinalarse que este real decreto lei non afecta as materias vedadas a este instrumento normativo, isto é, «o ordenamento das institucións básicas do Estado, os dereitos, deberes e liberdades dos cidadáns regulados no título primeiro, o réxime das comunidades autónomas nin o dereito electoral xeral».

IV

Este real decreto lei axústase aos principios de boa regulación, de conformidade co disposto no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, ao responder aos principios de necesidade, eficacia, proporcionalidade, seguridade xurídica, transparencia e eficiencia.

De acordo cos principios de necesidade e eficacia, a iniciativa fundaméntase no interese xeral que supón atender as circunstancias derivadas da situación de crise sanitaria ocasionada polo COVID-19 e que teñen como fin último a protección da saúde da poboación, e así como dar resposta á necesidade de minimizar os efectos desfavorables de carácter socioeconómico nos sectores do transporte e da vivenda, garantindo o restablecemento e a recuperación da actividade económica. É este o momento de adoptar medidas adicionais para acorrer estas necesidades que non puideron ser cubertas cos instrumentos aprobados ata a data e constitúe este real decreto lei o instrumento máis adecuado para garantir a súa consecución.

A norma é acorde co principio de proporcionalidade ao conter a regulación imprescindible para lograr os obxectivos previamente desenvolvidos, xa que as medidas que agora se regulan resultan complementarias ás que se foron adoptando, teñen en conta as singularidades e especificidades do sector a que se aplica cada unha delas de garantir, así como a evolución e efectos que en cada un deles tivo a crise ocasionada polo COVID-19.

Igualmente, axústase ao principio de seguridade xurídica, ao ser coherente co dereito da Unión Europea e co resto do ordenamento xurídico, seguindo os principios reitores da política social e económica.

Así mesmo, cumpre tamén o principio de transparencia, xa que identifica claramente o seu propósito e ofrécese unha explicación, sen que se realizasen os trámites de participación pública que se establecen no artigo 26 da Lei 50/1997, do Goberno, ao abeiro da excepción que, para os reais decretos lei, regula o punto 11 do aludido precepto.

Por último, en relación co principio de eficiencia, este real decreto lei non impón carga administrativa ningunha adicional ás existentes con anterioridade. Ao contrario, con carácter xeral, todas as medidas e, en particular, o conxunto das que se articulan arredor do terceiro eixe que fundamenta o presente real decreto lei reducen as cargas administrativas, simplificando e acelerando determinados procedementos administrativos, velando pola seguridade xurídica e tendo en conta a capacidade administrativa das institucións para daren resposta inmediata na axilización dos trámites preceptivos para o desenvolvemento das actividades.

Este real decreto lei dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1. 13ª, 16ª e 20ª, que lle atribúen ao Estado a competencia exclusiva en materia de bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica; sanidade exterior, bases e coordinación xeral da sanidade; mariña mercante e abandeiramento de buques, portos de interese xeral, aeroportos de interese xeral, control do espazo aéreo, tránsito e transporte aéreo.

Adicionalmente, o capítulo III, os artigos 32 e 33, a disposición adicional terceira, así como as disposicións derradeiras cuarta e sexta dítanse ao abeiro das competencias exclusivas que lle corresponden ao Estado en materia de facenda xeral, de conformidade co disposto no artigo 149.1.14.ª da Constitución española.

Pola súa parte, os artigos 18 a 23, o artigo 30 e as disposicións derradeiras oitava e novena ampáranse adicionalmente nas competencias exclusivas que corresponden ao Estado en materia de lexislación mercantil, procesual e civil, conforme o artigo 149.1.6ª e 8ª da Constitución española.

Os artigos 24 e 25, que afectan unicamente os contratos de concesión de competencia estatal, dítanse ao abeiro do artigo 149.1.18ª da Constitución española, que atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de lexislación básica sobre contratos e concesións administrativas.

Os artigos 26 a 29 e a disposición derradeira sétima dítanse ao abeiro do artigo 149.1.21.ª da Constitución, que atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, así como tráfico e circulación de vehículos de motor.

A disposición derradeira décima dítase ao abeiro do artigo 149.1.9ª da Constitución española, que establece a competencia exclusiva do Estado en materia de lexislación sobre propiedade intelectual e industrial.

A disposición derradeira décimo primeira dítase ao abeiro das competencias do artigo 149.1.13.ª e 27.ª da Constitución española que reservan ao Estado a competencia exclusiva sobre as bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica e sobre as normas básicas do réxime de prensa, radio e televisión e, en xeral, de todos os medios de comunicación social, sen prexuízo das facultades que no seu desenvolvemento e execución correspondan ás comunidades autónomas.

A disposición derradeira décimo segunda dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.7.ª e 16.ª da Constitución española, que lle atribúe ao Estado a competencia en materia de lexislación laboral e en sanidade exterior, bases e coordinación xeral da sanidade.

Na súa virtude, facendo uso da autorización contida no artigo 86 da Constitución española, por proposta do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e do ministro de Dereitos Sociais e Axenda 2030, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 7 de xullo de 2020,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

Constitúe o obxecto deste real decreto lei a aprobación dun conxunto de medidas necesarias para efectos da reactivación económica no sector dos transportes e no ámbito da vivenda, protexendo a saúde dos traballadores e viaxeiros, garantindo a dispoñibilidade dos bens e os servizos esenciais, proporcionando liquidez ás empresas e reducindo as cargas administrativas.

CAPÍTULO II

Medidas no sector do transporte aéreo

Artigo 2. *Medidas de xestión de pasaxeiros aéreos e do persoal de aviación en relación coa pandemia COVID-19.*

Os xestores dos aeroportos situados no territorio nacional; as compañías aéreas que operen nos ditos aeroportos, incluídas as que realicen operacións de aerotaxi e os que realicen operacións de aviación xeral; os pasaxeiros que transiten por estas infraestruturas; e as empresas que desenvolvan servizos auxiliares no aeroporto, así como, en xeral, todo o persoal que interveña na realización das operacións aéreas deberán aplicar as medidas establecidas neste capítulo para minimizar o risco de contaxio do SARS-Cov-2 no transporte aéreo.

Para as medidas que deban implementar os aeroportos de competencia autonómica e as empresas que prestan servizos auxiliares neles, haberá que aterse ao que, se é o caso, establezan as respectivas comunidades autónomas.

Artigo 3. *Directrices operativas para a xestión de pasaxeiros aéreos e persoal de aviación en relación coa pandemia COVID-19.*

1. O Comité Español de Facilitación do Transporte Aéreo, previsto na Orde PRE/248/2003, do 6 de febreiro, pola que se crea o Comité Español de Facilitación do Transporte Aéreo e se determinan a súa composición e as súas funcións, en diante, Comité de Facilitación, establecerá en castelán as directrices operativas para a xestión

de pasaxeiros aéreos e persoal de aviación en relación coa pandemia COVID-19, aplicables ás operacións desenvolvidas nos aeroportos situados en territorio nacional, e incorporará ao ordenamento xurídico interno as adoptadas pola Axencia da Unión Europea para a Seguridade da Aviación (EASA) e o Centro Europeo para a Prevención e o Control das Enfermidades (ECDC), así como as súas sucesivas modificacións, adaptadas ás especificidades de España, en diante, directrices EASA/ECDC adaptadas, e establecerá, atendendo á natureza, dificultade e medios necesarios para a súa implementación, o prazo máximo en que os suxeitos obrigados por elas están obrigados ao seu cumprimento.

As directrices EASA/ECDC adaptadas publicaranse no «Boletín Oficial del Estado» por resolución da persoa titular da Dirección da Axencia Estatal de Seguridade Aérea (AESA).

2. As directrices EASA/ECDC adaptadas son de obrigado cumprimento para os xestores dos aeroportos de interese xeral abertos ao tráfico civil situados en territorio nacional, así como para as empresas que desenvolvan traballos auxiliares neles, as compañías aéreas que realicen operacións nos aeroportos españois e o resto dos usuarios destas infraestruturas.

3. Sen prexuízo do establecido no punto 2, o Comité de Facilitación poderá declarar que outras recomendacións internacionais para a xestión de pasaxeiros aéreos e persoal de aviación en relación coa pandemia COVID-19 ofrecen niveis de eficacia equivalentes ás directrices EASA/ECDC adaptadas para minimizar o risco de contaxio do SARS-Cov-2 no transporte aéreo.

En tal caso e suxeito ao principio de reciprocidade, entenderase que o cumprimento por parte das compañías aéreas de terceiros países das recomendacións internacionais declaradas equivalentes satisfai o previsto no citado punto 2.

Artigo 4. *Obrigas dos xestores aeroportuarios e das compañías aéreas.*

1. Os xestores dos aeroportos de interese xeral abertos ao tráfico civil situados en territorio español e as compañías aéreas de transporte aéreo de pasaxeiros que operen nos aeroportos españois, nos seus respectivos ámbitos de responsabilidade e para as operacións que desenvolvan, implantarán procedementos operativos que apliquen e poñan en práctica as directrices EASA/ECDC adaptadas.

2. Os xestores aeroportuarios e compañías aéreas informarán os pasaxeiros, entre outros medios, por megafonía do aeroporto, cartelaría, medios dixitais e sinalética, sobre as medidas preventivas que estes deben adoptar en aplicación das directrices EASA/ECDC adaptadas.

3. As compañías aéreas, con carácter previo á emisión da tarxeta de embarque, deberán facilitar información aos pasaxeiros sobre as causas sanitarias polas cales un pasaxeiro debe absterse de acceder ao aeroporto, así como das consecuencias derivadas de detectar nos controis sanitarios unha persoa con sospeita de padecer COVID-19. Así mesmo, solicitarán a confirmación do pasaxeiro de ter lido esta información e a declaración de estado de saúde que figure nas directrices EASA/ECDC adaptadas, ou outra equivalente previamente aprobada polo Comité de Facilitación.

Artigo 5. *Obrigas dos pasaxeiros.*

1. Os pasaxeiros deberán absterse de acudir ao aeroporto cando estean en illamento domiciliario debido a que presenten síntomas ou fosen diagnosticados de COVID-19, ou se encontren en período de corentena domiciliaria por teren tido contacto estreito con algunha persoa diagnosticada de COVID-19.

Así mesmo, absteranse de acudir ao aeroporto cando, sen estaren en ningunha das situacións sinaladas, teñan síntomas evidentes de padecer COVID-19; neste caso contactarán de inmediato co teléfono habilitado para iso pola comunidade autónoma.

2. Os pasaxeiros están obrigados a someterse aos controis sanitarios establecidos polo Ministerio de Sanidade e a adoptar as medidas preventivas establecidas conforme o previsto neste capítulo.

3. De acordo co establecido na Lei orgánica 3/1986, do 14 de abril, de medidas especiais en materia de saúde pública, a detección de síntomas de padecer o COVID-19 nos controis sanitarios efectuados conforme o previsto neste capítulo poderá determinar a denegación de acceso á infraestrutura aeroportuaria, a denegación de embarque ou o desaloxamento da aeronave unha vez embarcado.

Artigo 6. *Limitación de acceso aos edificios terminais dos aeroportos.*

1. Sen prexuízo do que, se é o caso, estableza a respectiva comunidade autónoma en relación cos aeroportos de competencia autonómica, só poderán acceder aos edificios terminais dos aeroportos situados en territorio nacional:

a) Os pasaxeiros provistos dun billete ou tarxeta de embarque válidos, nas 6 horas anteriores á saída prevista do voo, e no caso de menores, persoas con mobilidade reducida ou outra causa debidamente xustificada, os acompañantes estritamente necesarios destes pasaxeiros.

b) Os empregados do aeroporto ou das empresas que presten servizos na infraestrutura debidamente acreditados ou autorizados, así como as tripulacións e pilotos de compañías e outros operadores aéreos para as operacións programadas, incluídos os pilotos de aviación xeral e os acompañantes destes que se dispoñan a realizar un voo.

c) Persoal de forzas e corpos de seguridade do Estado, así como o persoal que preste servizos aeroportuarios, entre outros, alfandegueiros, sanitarios, correos, seguridade exterior e interior.

d) Outras persoas, por causas debidamente xustificadas e previstas nas normas e procedementos aplicables, entre outros, inspectores da Axencia Estatal de Seguridade Aérea (AESA) no exercicio das súas funcións de inspección.

2. Todas as persoas que entren no edificio terminal deberán facer uso obrigatorio, dentro das instalacións do aeroporto, de máscara cirúrxica ou que provexa unha protección superior, salvo en casos debidamente xustificadas, e procurarase, en todo momento, gardar a distancia interpersonal establecida nas directrices EASA/ECDC adaptadas.

Artigo 7. *Órganos de coordinación, aplicación e supervisión na aplicación e supervisión das directrices EASA/ECDC.*

1. Ademais das funcións previstas no artigo 2, corresponde ao Comité de Facilitación coordinar todos os actores que teñen un rol na definición e aplicación das directrices EASA/ECDC adaptadas e das recomendacións internacionais declaradas equivalentes, a aplicación do principio de reciprocidade e a elaboración de guías e outro material que facilite a súa aplicación.

2. Sen prexuízo do disposto no punto 1, a Axencia Estatal de Seguridade Aérea desenvolverá e coordinará os aspectos prácticos de aplicación das directrices EASA/ECDC adaptadas e a aplicación, conforme o principio de reciprocidade, das recomendacións internacionais declaradas equivalentes, sen prexuízo das atribucións que correspondan no exercicio das súas funcións aos ministerios de Sanidade e Interior.

3. Así mesmo, corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Aérea a supervisión do cumprimento das directrices EASA/ECDC adaptadas e das recomendacións internacionais declaradas equivalentes aplicables conforme o principio de reciprocidade.

A axencia poderá, adicionalmente, logo de audiencia do Comité de Facilitación, adoptar guías ou material de orientación relativo á aplicación dos requisitos e sobre os procedementos de supervisión que leve a cabo.

CAPÍTULO III

Medidas no sector do transporte marítimo

Artigo 8. *Medidas respecto da actividade ou tráficos mínimos establecidos nos títulos concesionais.*

1. As autoridades portuarias, de conformidade coas competencias atribuídas polo texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, poderán reducir motivadamente os tráficos mínimos exixidos para o ano 2020 que se encontren establecidos nos correspondentes títulos concesionais, naqueles casos en que non sexa posible alcanzar a dita actividade ou tráficos mínimos comprometidos por causa da crise do COVID-19.

2. A modificación da actividade ou do tráfico mínimo realizarase, por instancia do concesionario, motivadamente e de forma proporcionada en relación cos tráficos operados no exercicio 2019.

Artigo 9. *Medidas respecto da taxa de ocupación.*

1. Nas concesións e autorizacións demaniais en que os seus titulares acrediten un impacto significativamente negativo na súa actividade como consecuencia da crise do COVID-19, a autoridade portuaria poderá reducir a cota líquida da taxa de ocupación devindicada durante o exercicio. A cuantificación do dito impacto realizarase, caso a caso, tomando como base a actividade media rexistrada nos anos 2018 e 2019, conforme criterios obxectivos sobre un indicador de tráfico ou, na súa falta, de ingresos imputables á dita actividade. Para as concesións e autorizacións outorgadas con posterioridade ao 1 de xaneiro de 2018, o impacto significativamente negativo cuantificarase en función da diminución do tráfico en cada autoridade portuaria e por cada sector de actividade. A base para determinar a dita diminución será o tráfico medio rexistrado nos anos 2018 e 2019.

As liquidacións correspondentes a 2020 practicadas antes da entrada en vigor deste real decreto lei terán a consideración de provisionais e poderán revisarse, mediante a aplicación da presente redución, logo de recoñecemento desta, por solicitude do suxeito pasivo formulada antes de que transcorra o prazo de dous meses contados desde a entrada en vigor deste real decreto lei.

2. A magnitude da redución determinarase en función da diminución de tráfico ou, na súa falta, de ingresos imputables á actividade, durante o exercicio 2020, do tipo de actividade que se desenvolva no espazo de dominio público concedido ou autorizado e da situación económico-financiera de cada autoridade portuaria, de conformidade coa seguinte escala:

Táboa 1. *Porcentaxes redutores da cota da taxa de ocupación*

Concesións e autorizacións excepto terminais de pasaxeiros			Terminais de pasaxeiros	
Impacto negativo sobre a actividade (%).	Redución da taxa de ocupación		Impacto negativo sobre a actividade (%).	Redución taxa de ocupación.
	Autoridade portuaria con rendibilidade sobre activos en 2019 >0, e sen convenio de normalización financeira en vigor, e con Rc ⁽¹⁾ en 2019 >1, así como para concesións e autorizacións para usos pesqueiros e náutico-deportivos, en todo caso.	Autoridade portuaria con rendibilidade sobre activos en 2019 <0, ou con convenio de normalización financeira en vigor, ou con Rc ⁽¹⁾ en 2019 <1.		
Menor que o 10%.	0,0%	0,0%	Menor que o 20%.	0,0%
Entre 10% e 15%.	15,0%	7,5%	Entre 20% e 40%.	30,0%
Maior que o 15%.	20,0%	10,0%	Maior que o 40%.	60,0%

⁽¹⁾ Rc = (Activo corrente – inventario) / pasivo corrente.

Para os efectos previstos neste artigo, entenderase por terminal de pasaxeiros a instalación destinada a facilitar a intermodalidade do pasaxeiro, a súa equipaxe e os vehículos asociados, incluíndo nesta definición tamén aquelas terminais de buques ro-pax en que, complementariamente ao tráfico de pasaxeiros, tamén se manipulan mercadorías, así como aqueles espazos destinados a actividades complementarias asociadas á atención do pasaxeiro.

A redución derivada da escala anterior aplicarase á cota da taxa unha vez practicadas as bonificacións que, se é o caso, correspondan, así como aos importes adicionais ofertados nos concursos, de conformidade co disposto no artigo 180 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante.

3. O procedemento iniciarase por instancia do interesado, mediante solicitude que deberá formularse en todo caso antes de que transcorra o prazo máximo de dous meses contados desde a entrada en vigor deste real decreto lei, e a magnitude da redución será aprobada polo Consello de Administración de cada autoridade portuaria, de conformidade co previsto no punto anterior.

4. As reducións recoñecidas neste artigo estarán condicionadas, en canto á súa procedencia e contía, á efectiva concorrencia dos requisitos previstos no presente artigo e ás porcentaxes e límites previstos no punto segundo. A posterior comprobación das reducións dará lugar, se é o caso, á práctica das correspondentes liquidacións, que, en ningún suposto, devindicarán xuros a favor da autoridade portuaria ou do titular da concesión ou autorización.

Artigo 10. *Medidas respecto da taxa de actividade.*

1. As autoridades portuarias, por solicitude do suxeito pasivo, xustificando cumpridamente o impacto negativo na súa actividade da crise do COVID-19, poderán deixar sen efecto para o ano 2020 o límite inferior da cota íntegra anual da taxa de actividade establecido no artigo 188.b).2.º 1 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante.

2. As autoridades portuarias, por solicitude do suxeito pasivo, xustificando cumpridamente o impacto negativo na súa actividade da crise do COVID-19, poderán modificar para 2020 a exibilidade da taxa de actividade establecida no título habilitante, suprimindo, se é o caso, o pagamento anticipado e diferindo a súa liquidación ao final do exercicio en función da actividade efectivamente desenvolta. En todo caso, non será requirida máis garantía que a do propio título concesional ou autorización outorgada.

Artigo 11. *Medidas respecto da taxa do buque.*

1. A partir do 1 de marzo e ata o 31 de outubro de 2020, establécese unha exención á taxa do buque cando este deba encontrarse amarrado ou fondeado en augas portuarias, como consecuencia dunha orde da autoridade competente por razón da crise do COVID-19, mentres dure esta circunstancia.

2. A partir do 1 de marzo e ata o 31 de outubro de 2020, aos buques de servizos marítimos que deixen de operar aplicaráselles na taxa do buque (T-1) o coeficiente por estadía prolongada no que se refire a buques inactivos, desde o primeiro día de estadía en augas portuarias.

3. A partir do 1 de marzo e ata o 31 de outubro de 2020, para os buques destinados á prestación de servizos portuarios o coeficiente previsto no artigo 197.1.e).8.º do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante reducirase ao 1,16.

4. Para todas aquelas escalas que teñan lugar a partir do 1 de marzo e ata o 31 de outubro de 2020, establécese un valor de 1,00 euros para a contía básica S da taxa do buque, a excepción dos buques que estean adscritos a un servizo marítimo regular de pasaxe ou carga rodada; neste caso o dito valor será de 0,60 euros.

5. As liquidacións practicadas con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto lei que puidesen estar incluídas nos supostos previstos nos puntos anteriores deste artigo terán a consideración de provisionais e poderán ser revisadas pola autoridade portuaria, precedendo comprobación do cumprimento dos requisitos establecidos neste precepto, por solicitude do suxeito pasivo formulada antes de que transcorra o prazo de dous meses contado desde a entrada en vigor deste real decreto lei. A práctica da correspondente liquidación non devindicará xuros a favor do suxeito pasivo da taxa.

Transcorrido o prazo de dous meses sen terse solicitado a revisión, as liquidacións a que se refire este precepto devirán definitivas.

Artigo 12. *Aprazamento de débedas tributarias no ámbito portuario.*

Precedendo solicitude, as autoridades portuarias poderán conceder o aprazamento da débeda tributaria correspondente ás liquidacións non ingresadas de taxas portuarias devindicadas desde o 1 de marzo e ata o 31 de outubro de 2020, ambos inclusive. O aprazamento que poderá concederse tamén inclúe a débeda tributaria correspondente ás liquidacións non ingresadas da taxa de ocupación ao longo de todo o exercicio 2020.

As condicións do aprazamento serán as seguintes:

- a) O prazo máximo será de seis meses.
- b) Non se devindicarán xuros de demora nin se exixirán garantías para o aprazamento.

Artigo 13. *Terminais de pasaxeiros.*

1. As perdas de ingresos que, como consecuencia da redución na cota íntegra de taxa de ocupación a que fai referencia o artigo 9 do presente real decreto lei, naquelas autoridades portuarias cuxo tráfico de pasaxeiros sufriu un descenso significativo pola aplicación das disposicións que limitan a mobilidade de persoas, como consecuencia da crise sanitaria ocasionada polo COVID-19, impedindo a entrada de cruceiros con pasaxeiros nos portos e reducindo ou eliminando liñas regulares de pasaxeiros, teranse en conta como criterio na repartición do Fondo de Compensación Interportuario de 2020 e 2021, priorizando a súa asignación a aquelas autoridades portuarias cuxo resultado previsto do exercicio fose negativo sen contar a dita repartición.

2. A posta á disposición de medios humanos a favor do servizo durante o estado de alarma, por parte dos titulares das licenzas para a prestación do servizo portuario á pasaxe nas terminais de pasaxeiros que atenden servizos marítimos regulares, será considerada para todos os efectos como un servizo de emerxencia de acordo co previsto nos pregos reguladores do servizo.

Artigo 14. *Coeficientes correctores e bonificacións.*

As rendibilidade anuais do exercicio 2020 das autoridades portuarias non serán tidas en conta para os efectos da determinación dos coeficientes correctores prevista no artigo 166 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, se iso supón un incremento destes.

Así mesmo, no caso de que a recadación anual conxunta polas taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría nos anos 2020 ou 2021 para algunha autoridade portuaria sexa inferior á do ano 2019, tomarase esta última en vez daquelas para os efectos de determinar o importe máximo total das bonificacións reguladas no punto 3 do artigo 245 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante.

CAPÍTULO IV

Medidas no sector do transporte ferroviario

Artigo 15. *Endebemento da entidade pública empresarial Renfe-Operadora.*

Autorízase a entidade pública empresarial Renfe-Operadora a concertar operacións de crédito durante o exercicio orzamentario 2020 por un importe de 1.000 millóns de euros. Esta cifra entenderase como incremento neto máximo das débedas a curto e longo prazo con entidades de crédito, entre o 1 de xaneiro e o 31 de decembro do exercicio orzamentario. A autorización refírese, neste caso, de acordo co establecido no artigo 111.2 da Lei xeral orzamentaria, ás operacións de crédito que non se concerten e cancelen dentro do ano.

Artigo 16. *Concesión de crédito extraordinario no orzamento do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.*

Para financiar as actuacións previstas no Convenio entre a Administración xeral do Estado, a Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) e as entidades públicas empresariais Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF e ADIF Alta Velocidad), autorízase un crédito extraordinario no orzamento da sección 17 «Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana», Servizo 20 «Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana», programa 451N «Dirección e Servizos Xerais de Fomento», capítulo 8 «Activos Financeiros», artigo 85 «Adquisición de accións e participacións do Sector Público», concepto 852 «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA)», subconcepto 852.00 «Para financiar infraestructuras do transporte» por importe de 110.000.000 euros.

Artigo 17. *Financiamento do crédito extraordinario.*

O crédito extraordinario que se concede no artigo 16 financiarase con débeda pública.

CAPÍTULO V

Medidas no ámbito do transporte por estrada

Sección 1.ª Moratorias para o sector do transporte público de mercadorías e discrecional de viaxeiros en autobús

Artigo 18. *Moratoria temporal no pagamento do principal das cotas dos contratos de préstamos, leasing e renting de vehículos dedicados ao transporte público discrecional de viaxeiros en autobús e ao transporte público de mercadorías.*

1. Establécese en favor das persoas xurídicas e dos autónomos, cuxa actividade empresarial inclúa a realización de transporte público de viaxeiros ou de mercadorías, unha moratoria sobre o pagamento do principal das cotas dos contratos de préstamos, *leasing e renting* de vehículos dedicados ao transporte público discrecional de viaxeiros en autobús e ao transporte público de mercadorías, incluído o transporte de carbón de centrais térmicas, de máis de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, que estivesen viventes na data de entrada en vigor deste real decreto lei, naqueles casos en que experimenten dificultades financeiras, na forma definida no artigo 19, como consecuencia da crise sanitaria provocada polo COVID-19.

2. Non será de aplicación a medida establecida no punto anterior no suposto daqueles autobuses vinculados á prestación dun servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral no marco dun contrato cunha Administración pública ou suxeitos a obrigas de servizo público, na data de entrada en vigor deste real decreto lei. Para tales efectos, as persoas xurídicas e autónomos deberán presentar ao acredor unha declaración

responsable de non estaren vinculados á prestación dun servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral nos termos sinalados.

Artigo 19. *Definición de dificultades financeiras.*

1. Considérase que existen dificultades financeiras a consecuencia da emerxencia sanitaria para estes efectos, cando o autónomo ou persoa xurídica sufrise na media mensual dos meses de marzo a maio de 2020 unha redución de ingresos ou facturación de cando menos un 40% respecto da media mensual dos mesmos meses do ano 2019.

2. A acreditación da redución dos ingresos ou a facturación realizarase mediante a achega da información contable que o xustifique e poderá facerse a través da copia do libro de rexistro de facturas emitidas e recibidas; do libro diario de ingresos e gastos; do libro rexistro de vendas e ingresos; ou do libro de compras e gastos. Aqueles traballadores autónomos que non estean obrigados a levar os libros que acreditan o volume de actividade deberán acreditar a redución cando menos do 40% exixida por calquera medio de proba admitido en dereito. Neste último caso, a solicitude deberá ir acompañada dunha declaración xurada en que se faga constar que se cumpren todos os requisitos exixidos para causar dereito a esta prestación.

3. Non se considerará que existen dificultades financeiras a consecuencia da emerxencia sanitaria, para efectos do previsto no punto 1 cando:

a) O préstamo, *leasing* ou *renting* cuxa moratoria se solicitase obxecto de falta de pagamento total ou parcial dalgunha das súas cotas desde antes do 1 de xaneiro de 2020, no momento da entrada en vigor deste real decreto lei se encontre en demora.

b) Se declarase o concurso do debedor con anterioridade á entrada en vigor do Real decreto 463/2020, do 14 de marzo, polo que se declara o estado de alarma para a xestión da situación de crise sanitaria ocasionada polo COVID-19.

Artigo 20. *Solicitude da moratoria.*

1. Os autónomos e persoas xurídicas a que se refire o artigo 18 poderán solicitar ao acredor un período de moratoria de ata un máximo de seis meses desde a entrada en vigor deste real decreto lei no pagamento do principal das cotas dos contratos detallados previamente.

2. A solicitude poderá presentarse desde a entrada en vigor deste real decreto lei ata o final do prazo fixado no punto 10 das directrices da autoridade bancaria europea sobre as moratorias lexislativas e non lexislativas dos reembolsos de préstamos aplicadas á luz da crise da COVID 19 (EBA/GL/2020/02) ou ata as ampliacións do dito prazo que, se é o caso, puidesen establecerse.

Artigo 21. *Concesión e efectos da moratoria.*

1. Unha vez que o autónomo ou persoa xurídica dea cumprimento ao previsto no artigo 20 e acredite a existencia de dificultades financeiras mediante a achega da documentación requirida, o acredor ou arrendatario procederá á aplicación da moratoria, formalizando a novación de conformidade coas regras xerais. Non obstante, a inscrición da ampliación do prazo inicial terá plenos efectos, se é o caso, fronte aos acredores intermedios inscritos, aínda que non conte co consentimento destes. Os efectos da moratoria estenderanse aos avalistas, sen necesidade de que a consintan ou poidan opoñerse a ela, manténdose inalterada a súa posición xurídica.

2. A moratoria comportará a suspensión dos pagamentos do principal das cotas do contrato durante o prazo solicitado polo debedor ou arrendatario e desde a data da solicitude e entrega da documentación prevista neste capítulo, permanecendo inalterado

o resto do contido do contrato inicial, podendo optar o beneficiario da moratoria por que o importe do adiado se aboe mediante:

- a) a ampliación do prazo de vencemento nun número de cotas equivalente á duración da moratoria, ou
- b) a redistribución das cotas sen modificación do prazo de vencemento e sen alterar o tipo de xuro aplicable.

3. O principal cuxo pagamento se adía durante a aplicación da moratoria, devindicará os xuros ordinarios establecidos no contrato inicial.

4. Cando o contrato xa fose obxecto dalgunha moratoria, legal ou convencional, cunha duración un prazo inferior a 6 meses, o debedor ou arrendatario poderá beneficiarse da moratoria prevista neste capítulo durante o tempo restante ata alcanzar un total do 6 meses.

5. As persoas xurídicas beneficiarias non poderán distribuír beneficios, facer devolucións de capital, recomprar accións propias ou retribuír o capital en ningunha forma ata que finalizase a moratoria.

6. A moratoria no pagamento do principal das cotas non será aplicable a suxeitos ou contratos distintos dos regulados no presente real decreto lei.

7. Unha vez aplicada a moratoria o acreedor ou arrendador, cando se trate dunha entidade supervisada polo Banco de España, comunicará a este a súa existencia e duración. Os importes que serían exixibles ao debedor ou arrendatario, de non aplicarse a moratoria, non se considerarán vencidos.

Artigo 22. *Consecuencias da aplicación indebida polo debedor ou arrendatario da moratoria.*

1. O debedor ou arrendatario que se beneficiase dunha moratoria regulada neste capítulo sen encontrarse incluído no seu ámbito de aplicación será responsable dos danos e perdas que se puidesen producir, así como de todos os gastos xerados pola aplicación destas medidas, sen prexuízo das responsabilidades doutro tipo a que a conduta do debedor puiden dar lugar.

2. O importe dos danos, prexuízos e gastos non pode resultar inferior ao beneficio indebidamente obtido polo debedor ou arrendatario pola aplicación do disposto neste capítulo.

Artigo 23. *Réxime de supervisión e sanción.*

1. As entidades supervisadas polo Banco de España remitiranlle cada día hábil a seguinte información referida ao día hábil precedente:

- a) Número de solicitudes de moratoria presentadas por debedores ou arrendatarios.
- b) Número de moratorias concedidas.
- c) Número de solicitudes de moratoria denegadas.
- d) Número de beneficiarios da moratoria, desagregados por traballadores autónomos e persoas xurídicas.
- e) Número de contratos cuxo pagamento se beneficiou da moratoria.
- f) Saldo vivo pendente de amortización cuxo pagamento é obxecto de moratoria.
- h) Número de préstamos en que o debedor ou arrendatario solicita que se documente a moratoria en escritura notarial.

2. O contido deste capítulo, con excepción do previsto no artigo 23, terá a consideración de normas de ordenación e disciplina a que se refire o artigo 2 da Lei 10/2014, do 26 de xuño, de ordenación, supervisión e solvencia de entidades de crédito, respecto dos acredores suxeitos á aplicación da Lei 10/2014, do 26 de xuño.

Sección 2.^a Medidas na contratación de concesións

Artigo 24. *Reequilibrio económico dos contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral para paliar as consecuencias do COVID-19.*

1. Para os efectos do artigo 34.4 do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19, os contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral de titularidade da Administración xeral do Estado poderán ser reequilibrados economicamente pola situación de feito creada polo COVID-19 e as medidas adoptadas polo Estado para combatelo, única e exclusivamente nos termos establecidos neste artigo. En ningún caso ese dereito poderá fundarse nas normas xerais sobre danos por forza maior ou sobre restablecemento do equilibrio económico que, se é o caso, puidesen ser aplicables ao contrato.

2. O reequilibrio determinarase tendo en conta a redución de ingresos pola diminución da demanda de viaxeiros, así como o incremento dos custos pola desinfección dos vehículos durante a vixencia do estado de alarma, todo iso calculado conforme o anexo I deste artigo.

A redución de ingresos calcularase con referencia ao mesmo período do ano anterior, descontando a diminución dos custos de explotación por redución de expedicións e os custos laborais respecto dos soportados no dito período de referencia do ano anterior.

Nos contratos cuxo período de recuperación do investimento concluíse, restarase á compensación resultante a suma dos resultados positivos dos exercicios cerrados desde que se producise o dito feito. Para estes efectos entenderase, en todo caso, recuperado o investimento unha vez que transcorra o prazo de duración previsto no contrato, máis o ano de prórroga imposto pola Administración. Os resultados positivos de cada exercicio serán os obtidos e comunicados segundo a Orde PRE/907/2014, do 29 de maio, pola que se implanta un modelo de contabilidade analítica nas empresas contratistas que prestan os servizos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral.

3. A solicitude de reequilibrio presentarase perante a Dirección Xeral de Transporte Terrestre do Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana, necesariamente no prazo de dous meses desde a entrada en vigor deste real decreto lei e co contido especificado no anexo II.

Será imprescindible para recoñecer o dereito ao reequilibrio que a empresa contratista acredite estar ao día na formulación e remisión da seguinte información á Dirección Xeral de Transporte Terrestre:

a) Datos estatísticos declarados de acordo coa Resolución do 6 de xuño de 2019, da Dirección Xeral de Transporte Terrestre, pola que se determina a información de explotación que as empresas contratistas dos servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral de competencia estatal deben proporcionar.

b) Datos do sistema SIRDE correspondentes a expedicións e billetes expedidos, en caso de que a empresa estivese obrigada a achegalos.

c) Conta de explotación do contrato para o ano 2018 de acordo co disposto na Orde PRE/907/2014, do 29 de maio.

4. A resolución será ditada pola Dirección Xeral de Transporte Terrestre dentro dos catro meses seguintes ao da entrada en vigor do presente real decreto lei. Transcorrido este prazo sen terse ditado, poderá entenderse desestimada. A resolución poñerá fin á vía administrativa.

5. Esta actuación financiarase coas dispoñibilidades orzamentarias existentes no orzamento do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e para iso tramitarase a modificación orzamentaria correspondente.

Artigo 25. *Condicións de reequilibrio económico dos contratos de concesión para paliar as consecuencias do COVID-19.*

1. Este artigo rexerá para os contratos de concesión comprendidos no ámbito de aplicación do artigo 34 do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19, sempre que fosen adxudicados polo Estado e que se trate de:

- a) Concesións para a construción, conservación e explotación de autoestradas de peaxe.
- b) Concesións para a conservación e explotación das autovías de primeira xeración.
- c) Concesións de áreas de servizo da Rede de Estradas do Estado.

2. Nas concesións a que se refire o punto anterior, a situación de feito creada polo COVID-19 ou as medidas adoptadas polo Estado para combatelo só darán dereito ao reequilibrio do contrato cando se cumpran os requisitos establecidos neste artigo. En ningún caso ese dereito poderá fundarse nas normas xerais sobre danos por forza maior ou sobre restablecemento do equilibrio económico que, se é o caso, puidesen ser aplicables ao contrato.

3. Para os efectos do artigo 34.4 do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, non se apreciará imposibilidade de execución do contrato, total ou parcial, cando a marxe bruta de explotación durante o período de vixencia do estado de alarma fose positiva.

Cando a marxe bruta de explotación durante o período de vixencia do estado de alarma fose negativa, compensarase ao concesionario a menor das seguintes cantidades:

- a) O importe necesario para que a marxe bruta de explotación durante o período de vixencia do estado de alarma chegue a cero.
- b) A diferenza entre a marxe bruta de explotación durante o período de vixencia do estado de alarma e a dita marxe durante o mesmo período do ano anterior.

Para estes efectos, enténdese por marxe bruta de explotación a diferenza entre ingresos xerados e gastos ocasionados, sen incluír amortizacións nin provisións, debidamente acreditados, polas actividades de explotación da concesión. Non se considerarán os ingresos e os gastos de investimento ou financiamento, as moratorias ou condonacións pactadas polo concesionario, nin os salarios dos traballadores incluídos en expedientes de regulación temporal de emprego.

4. O reequilibrio consistirá na ampliación do prazo de duración da concesión, para o cal se considerará un crecemento anual acumulativo dos ingresos do 2 %, con respecto dos de 2019. Así mesmo, para os efectos de actualización monetaria, a taxa de desconto será o rendemento medio no mercado secundario da débeda do Estado a 10 anos dos primeiros 6 meses de 2020, ou na súa falta dos últimos seis meses dispoñibles, publicados polo Banco de España, incrementado nun diferencial de 200 puntos básicos.

En ningún caso a ampliación do prazo poderá exceder a duración da vixencia do estado de alarma.

5. Para que poida recoñecerse o dereito ao reequilibrio será necesario que a solicitude, dirixida ao órgano de contratación, se presente antes de novembro de 2020.

Sección 3.^a Outras reformas

Artigo 26. *Visado das autorizacións de transporte por estrada.*

1. As autorizacións de transporte por estrada a que lles correspondese visar no ano 2020 conforme o calendario vixente no momento da entrada en vigor deste real decreto lei e non visasen, poderán facelo, Así mesmo, no ano 2021, as autorizacións de transporte xa visadas no ano 2020 deberán visar no ano 2023.

2. As autorizacións de transporte por estrada a que lles correspondese visar no ano 2021, conforme o calendario establecido no momento da entrada en vigor deste real decreto lei, deberán visar no ano 2022.

3. A partir do ano 2023, a periodicidade do visado rexerese polo disposto no punto primeiro do artigo 42 do Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres.

Artigo 27. Rehabilitación extraordinaria de autorizacións.

As autorizacións de transporte público invalidadas por non teren sido acreditados os requisitos exixidos para o seu visado durante o ano 2020, poderán ser rehabilitadas polo órgano competente para a súa expedición, se así se solicita, dentro do período de dous anos contados a partir da notificación de perda de validez, sempre que resulte acreditado o cumprimento de todas as condicións exixidas para a súa obtención e mantemento.

Artigo 28. Antigüidade máxima dos vehículos adscritos ás autorizacións de transporte sanitario por estrada.

Para efectos do disposto nos artigos 32.a) e 36 da Orde PRE/1435/2013, do 23 de xullo, pola que se desenvolve o regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres en materia de transporte sanitario por estrada, poderán continuar adscritos ata o 31 de decembro de 2020 ás autorizacións de transporte sanitario vixentes no momento da entrada en vigor do presente real decreto lei aqueles vehículos que, a partir do 14 de marzo de 2020, inclusive, superasen a antigüidade máxima de dez anos contada desde a súa primeira matriculación.

Artigo 29. Prórroga da validez do certificado de inspección técnica periódica dos vehículos.

1. O prazo de validez dos certificados de inspección técnica periódica dos vehículos cuxa data de próxima inspección estivese comprendida entre o 21 de xuño e o 31 de agosto de 2020 e non se realizase a correspondente inspección técnica periódica na data de entrada en vigor do presente decreto lei prorrogarase tres meses, contados desde a data de vencemento do certificado. Unha vez realizadas as inspeccións técnicas periódicas dos vehículos cuxos certificados fosen obxecto da anterior prórroga, para os efectos do cómputo da data ata a que é válida a inspección nas tarxetas ITV e os certificados de inspección técnica dos vehículos a que se refiren os artigos 10 e 18 do Real decreto 920/2017, do 23 de outubro, polo que se regula a inspección técnica de vehículos, tomarase como referencia a data de validez que conste na tarxeta ITV e non computará, en ningún caso, o período de prórroga.

2. Non obstante, mentres estea vixente a prórroga prevista no punto anterior, as empresas de transporte público de mercadorías e de viaxeiros titulares dunha licenza comunitaria terán preferencia no paso pola inspección técnica periódica nas estacións ITV.

Artigo 30. Habilitación aos presidentes das xuntas arbitrais do transporte para modificar o procedemento arbitral.

1. En relación coas demandas de arbitraje presentadas ante as xuntas arbitrais desde o 1 de setembro de 2019 ata o 31 de decembro de 2020, o presidente da xunta poderá acordar que se prescinda da vista oral cando a contía reclamada non exceda os 5.000 euros.

2. Nese suposto, a secretaría da xunta comunicará este acordo ao reclamante e, sempre que a contía sexa superior a 100 euros, outorgaralle un prazo de dez días hábiles para completar as súas alegacións, achegar a documentación en que apoie a súa pretensión e, se é o caso, propoñer as probas que considere pertinentes.

A seguir, darase traslado da reclamación e da documentación presentada polo demandante ao demandado, informándoo, así mesmo, do acordo de prescindir da vista oral e concedéndolle un prazo de dez días hábiles para que alegue canto ao seu dereito

conveña, achegue a documentación que apoie a súa pretensión, impugne a autenticidade de calquera dos documentos achegados polo demandante, propoña as probas que considere procedentes e, se é o caso, se opoña á admisión da proba proposta polo demandante.

Da documentación remitida polo demandado darase traslado ao demandante para efectos de que poida, no prazo de cinco días hábiles, impugnar a autenticidade de calquera dos documentos e, se é o caso, opoñerse á admisión da proba proposta polo demandado.

3. Non poderá continuar este procedemento e convocarse a vista oral nos seguintes supostos:

- a) Cando se trate de reclamacións de contía superior a 100 euros presentadas antes da entrada en vigor deste real decreto lei e o demandante se opoña expresamente a que se prescinda da vista oral.
- b) Se o demandado presenta unha reconvencción.
- c) Cando sexa admitida e deba practicarse algunha das probas propostas por calquera das partes.
- d) Cando calquera das partes impugnase a autenticidade dalgún dos documentos achegados pola outra.
- e) Sempre que, á vista das alegacións das partes e das circunstancias do caso, considere o presidente da xunta que, para a súa mellor resolución, é conveniente a convocatoria de vista oral.

CAPÍTULO VI

Medidas no ámbito da vivenda

Artigo 31. Especialidades do dereito de superficie ou concesión demanial para a promoción do alugamento accesible ou social mediante a colaboración entre administracións públicas e a iniciativa privada.

1. Considerarase oneroso, aínda que no seu título de constitución non se recolla o aboamento de canon ou prezo, o dereito de superficie ou concesión demanial que teña por finalidade a promoción do alugamento accesible ou social constituído como consecuencia da colaboración entre administracións públicas e a iniciativa privada.

2. Nos casos en que colaboren diferentes administracións públicas, ou as súas entidades dependentes ou vinculadas, xa se rexan polo dereito público ou privado, para a constitución do referido dereito de superficie ou concesión demanial o instrumento administrativo de colaboración que se formalice, que se axustará á normativa autonómica de vivenda e solo, poderá ter unha duración de ata 80 anos.

3. O acordo delimitará entre os seus asinantes os dereitos e obrigas que cada un posúe fronte ao superficiario ou o concesionario durante as fases tanto de construción do edificio como de alugamento das vivendas, así como o tipo e o alcance destes. En ningún caso, a Administración xeral do Estado ou as súas entidades dependentes ou vinculadas con competencia en materia de solo e vivenda poderán ter responsabilidades derivadas do dereito de superficie posteriores ao inicio do arrendamento de vivenda en réxime de alugamento accesible ou social. En todo caso, o título de constitución do dereito de superficie ou da concesión demanial respectará o disposto no citado acordo administrativo.

4. De acordo coa normativa autonómica de aplicación, as vivendas destinadas ao alugamento accesible ou social poderán ter a consideración de vivendas con protección pública, de conformidade cos requisitos e características establecidas no instrumento administrativo de colaboración. Os terreos pertencentes á Administración xeral do Estado ou ás súas entidades dependentes ou vinculadas que, en virtude do instrumento administrativo de colaboración, poidan quedar adscritos temporalmente á promoción do

alugamento accesible ou social farano de maneira preferente sobre calquera outro destino que convencionalmente se acordase sobre estes, revertendo a aquelas, unha vez extinguido o acordo polo vencemento do seu prazo de duración, libres de condicións ou cargas modais.

5. A participación da Administración xeral do Estado nos acordos administrativos para a promoción do alugamento accesible ou social poderá realizarse a través da Sepes Entidad Pública Empresarial de Suelo (Sepes) mediante a formalización dun convenio entre o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e a dita entidade pública. O dito convenio establecerá os ámbitos xeográficos de actuación, as modalidades de participación da Sepes e estimará as achegas que vai realizar o Estado e garantizará a sustentabilidade económica da Sepes por calquera obriga ou incidencia derivada da execución dos acordos administrativos ou os dereitos de superficie constituídos sobre terreos da súa titularidade. A vixencia estenderase ata o cumprimento completo das obrigas asumidas pola Sepes no acordo administrativo.

Artigo 32. Disposición de remanentes de fondos transferidos polo Estado ás comunidades autónomas e ás cidades de Ceuta e Melilla para a execución do Plan estatal de vivenda 2018-2021.

Aqueles importes comprometidos polo Ministerio de Fomento (hoxe Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana) nos exercicios 2018 e 2019, transferidos nos ditos exercicios ás comunidades autónomas ou nas cidades de Ceuta e Melilla, por teren adquirido estas o compromiso financeiro requirido nos correspondentes convenios de colaboración para a execución do Plan estatal de vivenda 2018-2021, que non fosen finalmente aplicados nas axudas para as cales se adquiriu o dito compromiso, poderán destinarse a axudas doutros programas do dito plan durante toda a vixencia deste.

Así mesmo, aqueles importes comprometidos polo dito ministerio no exercicio 2020 e xa transferidos ás comunidades autónomas ou ás cidades de Ceuta e Melilla en aplicación do artigo 13 e da disposición derradeira novena do Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo, polo que se adoptan medidas urxentes complementarias no ámbito social e económico para facer fronte ao COVID-19, para a execución do Plan estatal de vivenda 2018-2021, que non sexan finalmente aplicados nas axudas para as cales inicialmente adquiren compromiso financeiro as comunidades autónomas ou as cidades de Ceuta e Melilla ou sobre os que non sexa adquirido compromiso financeiro, poderán destinarse a axudas doutros programas do dito plan durante toda a vixencia deste.

Artigo 33. Mantemento da condición de convidos dos préstamos concedidos ao abeiro dos sucesivos plans estatais de vivenda, aínda que se acollan ás moratorias reguladas pola pandemia do COVID-19.

As moratorias dos préstamos que teñen a condición de convidos conforme a regulación dos sucesivos plans estatais de vivenda, que as entidades de crédito ofrecen ou poidan ofrecer con motivo de regulacions vinculadas á pandemia ocasionada polo COVID-19, non provocarán que o préstamo perda a condición de convido, sempre e cando a suspensión sexa da cota íntegra do préstamo, amortización de capital máis xuros.

CAPÍTULO VII

Réxime sancionador

Artigo 34. Réxime de infraccións e sancións.

Ao incumprimento das obrigas establecidas no capítulo II deste real decreto lei, en relación coas directrices EASA/ECDC adaptadas, seralles de aplicación o réxime de infraccións e sancións establecido no título V da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

Ademais, o incumprimento das medidas de prevención e das obrigas establecidas no dito capítulo II, cando constitúan infraccións administrativas en saúde pública, será sancionado nos termos previstos no título VI da Lei 33/2011, do 4 de outubro, xeral de saúde pública.

Disposición adicional primeira. *Protección de datos de carácter persoal.*

1. O tratamento da información de carácter persoal que se realice como consecuencia do desenvolvemento e aplicación do capítulo II farase de acordo co disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no que respecta ao tratamento de datos persoais e á libre circulación destes datos e polo que se derroga a Directiva 95/46/CE (Regulamento xeral de protección de datos); na Lei orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de protección de datos persoais e garantía dos dereitos dixitais e, cando proceda, no establecido nos artigos oito.1 e vinte e tres da Lei 14/1986, do 25 de abril, xeral de sanidade. En particular, as obrigas de información aos interesados relativas aos datos obtidos polos suxeitos incluídos no ámbito de aplicación deste capítulo axustaranse ao disposto no artigo 14 do Regulamento xeral de protección de datos, tendo en conta as excepcións e obrigas previstas no seu punto 5.

2. O tratamento terá por finalidade o seguimento e vixilancia epidemiolóxica do COVID-19 para previr e evitar situacións excepcionais de especial gravidade, atendendo a razóns de interese público esencial no ámbito específico da saúde pública, e para a protección de intereses vitais dos afectados e doutras persoas físicas ao abeiro do establecido no Regulamento xeral de protección de datos. Os datos pedidos serán utilizados exclusivamente con esta finalidade.

Na obtención e tratamento destes datos non será necesaria a obtención do consentimento do pasaxeiro, en virtude do disposto no artigo 6.1, letra e), do Regulamento xeral de protección de datos.

3. Os xestores aeroportuarios e compañías aéreas que colaboren coas autoridades competentes do Ministerio de Sanidade, na implementación dos controis sanitarios, non poderán almacenar, acceder ou tratar os datos de saúde e calquera outro conexo obtidos no exercicio da dita colaboración.

4. O intercambio de datos con outros países rexerese polo Regulamento xeral de protección de datos (UE) 2016/679 do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, tendo en conta a Decisión n.º 1082/2013/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de outubro de 2013, sobre as ameazas transfronteirizas graves para a saúde e pola que se derroga a Decisión n.º 2119/98/CE.

Disposición adicional segunda. *Aplicación das directrices EASA/ECDC ao tráfico civil nas bases aéreas abertas ao dito tráfico.*

Ao tráfico civil nas bases abertas ao dito tráfico, conforme o previsto no Real decreto 1167/1995, do 7 de xullo, sobre réxime de uso dos aeródromos utilizados conxuntamente por unha base aérea e un aeroporto e das bases aéreas abertas ao tráfico civil, seralle de aplicación o disposto no capítulo II e artigo 34, e será o responsable do seu cumprimento na infraestrutura AENA SME, SA, de conformidade co previsto no artigo 9 do dito real decreto.

Disposición adicional terceira. *Beneficios fiscais aplicables ao «Gran Premio de España de Fórmula 1».*

Un. O programa «Gran Premio de España de Fórmula 1» terá a consideración de acontecemento de excepcional interese público para os efectos do disposto no artigo 27 da Lei 49/2002, do 23 de decembro, de réxime fiscal das entidades sen fins lucrativos e dos incentivos fiscais ao mecenado.

Dous. A duración do programa de apoio a este acontecemento abranguerá desde o 1 de xaneiro de 2020 ata o 31 de decembro de 2023.

Tres. A certificación da adecuación dos gastos realizados aos obxectivos e plans do programa efectuarase en conformidade co disposto na citada Lei 49/2002.

Catro. As actuacións que se vaian realizar serán as que aseguren o adecuado desenvolvemento do acontecemento. O desenvolvemento e a concreción en plans e programas de actividades específicas realizaraos o órgano competente de conformidade co disposto na citada Lei 49/2002.

Cinco. Os beneficios fiscais deste programa serán os máximos establecidos no artigo 27.3 da Lei 49/2002.

Disposición derogatoria. *Derrogación normativa.*

1. Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto lei.

2. Queda derogada a disposición adicional décimo oitava da Lei 18/2014, do 15 de outubro, de aprobación de medidas urxentes para o crecemento, a competitividade e a eficiencia.

3. Quedan derogados os artigos 16 a 21 do Real decreto lei 15/2020, do 21 de abril, de medidas urxentes complementarias para apoiar a economía e o emprego.

Disposición derradeira primeira. *Modificación da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea.*

Introdúcense as seguintes modificacións na Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea:

Un. Modifícase o artigo once, letra b), que pasa a ter a seguinte redacción:

«b) Calquera máquina non tripulada que poida sustentarse na atmosfera por reaccións do aire que non sexan as reaccións desta contra a superficie da terra e opere ou estea deseñada para operar de forma autónoma ou para ser pilotada a distancia sen un piloto a bordo.»

Dous. Modifícase o punto segundo do artigo cento cincuenta o cal pasa a quedar redactado nos seguintes termos:

«2. As aeronaves civís non tripuladas, calquera que sexan as finalidades a que se destinen, quedarán suxeitas así mesmo ao establecido nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento, en canto lles sexan aplicables. Estas aeronaves non estarán obrigadas a utilizar infraestruturas aeroportuarias autorizadas, salvo nos supostos en que así se determine expresamente na súa normativa específica.»

Tres. Modifícase o parágrafo primeiro do artigo cento cincuenta e un, o cal queda redactado nos seguintes termos:

«Ás actividades aéreas que se realicen para os fins do artigo anterior, de acordo coa súa regulación específica, poderáselles requirir a presentación dunha declaración responsable, comunicación previa á Axencia Estatal de Seguridade Aérea ou a súa autorización, para efectos de manter a seguridade nas operacións aeronáuticas e de terceiros, nos casos en que a natureza destas operacións, a contorna ou circunstancias en que se realizan supoñan riscos especiais para calquera deles, e estarán sometidas á súa inspección nos termos establecidos pola lexislación vixente.»

Catro. Engádesse un novo parágrafo á disposición derradeira segunda, que pasa a quedar redactada nos seguintes termos:

«Disposición derradeira segunda. *Réxime de responsabilidade en caso de accidentes e exención da obriga de aseguramento.*

Cando as circunstancias económicas así o aconsellen, o Goberno, por decreto acordado no Consello de Ministros, poderá modificar a contía das indemnizacións reguladas no capítulo XIII desta lei.

Así mesmo, habilítase o Goberno para que regulamentariamente poida eximir ou establecer diferentes modalidades no cumprimento das obrigacións de aseguramento establecidas nesta lei para aquelas aeronaves non tripuladas que, polo baixo risco das súas operacións, poidan resultar desproporcionadas.»

Disposición derradeira segunda. *Modificación da Lei 18/2014, do 15 de outubro, de aprobación de medidas urxentes para o crecemento, a competitividade e a eficiencia.*

A Lei 18/2014, do 15 de outubro, de aprobación de medidas urxentes para o crecemento, a competitividade e a eficiencia, queda modificada do seguinte modo:

Modifícase o punto 2 do artigo 18, que queda redactado como segue:

«2. A entidade pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), creada polo artigo 82 da Lei 4/1990, do 29 de xuño, de orzamentos xerais do Estado para 1990, pasa a denominarse Enaire E.P.E.

Enaire E.P.E. continuará existindo coa mesma natureza e réxime xurídico previsto no artigo 82 da Lei 4/1990, do 29 de xuño, exercendo exclusivamente as competencias que actualmente ten en materia de navegación aérea e espazo aéreo e, ademais, a coordinación operativa nacional e internacional da rede nacional de xestión do tráfico aéreo e outras relacionadas cos usos para a xestión eficiente do espazo aéreo tendo en conta as necesidades dos usuarios.»

Disposición derradeira terceira. *Modificación do Real decreto 750/2014, do 5 de setembro, polo que se regulan as actividades aéreas de loita contra incendios e busca e salvamento e se establecen os requisitos en materia de aeronavegabilidade e licenzas para outras actividades aeronáuticas.*

Dáse nova redacción ao punto TAE.ORO.COE.110 do Real decreto 750/2014, do 5 de setembro, polo que se regulan as actividades aéreas de loita contra incendios e busca e salvamento e se establecen os requisitos en materia de aeronavegabilidade e licenzas para outras actividades aeronáuticas, que queda redactado nos seguintes termos:

«TAE.ORO.COE.110. Acordo de arrendamento.

Calquera arrendamento:

(a) Todo contrato de arrendamento dunha aeronave explotada polo operador certificado conforme a presente parte estará suxeito á aprobación previa da autoridade competente, excepto os acordos de arrendamento entre operadores titulares dun certificado de operador especial (COE), así como calquera cesión de arrendamento con tripulación, que só requirirá notificación previa.

(b) O operador certificado conforme a presente parte só tomará en arrendamento aeronaves con tripulación dun operador que non sexa obxecto dunha prohibición de explotación en virtude do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

A notificación ou solicitude de aprobación, segundo corresponda, estará acompañada de copias do contrato de arrendamento previsto ou a descrición das disposicións do arrendamento, excepto os acordos financeiros, así como de toda a demais documentación pertinente.

Toma en arrendamento con tripulación:

(c) o solicitante dunha aprobación de toma en arrendamento de aeronave con tripulación dun operador doutro país acreditará ante a autoridade competente que:

(1) o operador doutro país é titular dun certificado válido expedido pola autoridade competente que inclúa a posibilidade de realización das actividades que vai realizar;

(2) as normas de seguridade do operador do terceiro país polo que respecta ao mantemento da aeronavegabilidade e as operacións aéreas son equivalentes aos requisitos aplicables establecidos polos anexos I, III e IV, e

(3) a aeronave dispón dun CdA estándar expedido de conformidade co anexo 8 da OACI.»

Disposición derradeira cuarta. *Modificación do Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante.*

O texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, queda modificado como segue:

Un. Con efectos para os períodos impositivos que se inicien a partir do 1 de xaneiro de 2020 que non conclúsen no momento da entrada en vigor deste real decreto lei, modifícase o artigo 41 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, que queda redactado da seguinte forma:

«Artigo 41. *Réxime tributario.*

As autoridades portuarias e Portos do Estado quedan sometidas ao mesmo réxime tributario que corresponde ao Estado, sen prexuízo da aplicación ás autoridades portuarias do réxime xeral no imposto sobre sociedades e a portos do Estado do réxime de entidades parcialmente exentas no dito imposto, para cuxo efecto os ingresos pola prestación de servizos comerciais terán a consideración de ingresos procedentes de explotacións económicas.

O réxime tributario do dominio público portuario será o mesmo que o establecido para o dominio público marítimo-terrestre.»

Dous. Engádesse un punto 3 bis ao artigo 245, coa seguinte redacción:

«3 bis. En todo caso, para os efectos do punto 3 do presente artigo, os tráxicos regulares de pasaxe ou carga rodada que unen o territorio peninsular español coas comunidades autónomas das Illes Balears e Canarias e as cidades de Ceuta e Melilla serán cualificados como tráxicos sensibles, prioritarios ou estratéxicos que coadxuvan ao desenvolvemento económico e social de España no seu conxunto.

A bonificación aplicada aos tráxicos regulares de pasaxe ou carga rodada, a que se refire o anterior parágrafo, non computará respecto do 20 por cento da recadación anual conxunta polas taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría, establecido como límite máximo para as bonificacións reguladas no punto 3. Esta bonificación será incompatible coas que se poidan establecer para un mesmo servizo marítimo de acordo co disposto no punto 5 deste artigo.

Nos supostos regulados neste punto, unha vez aprobadas as bonificacións adicionais á cota das taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría, de conformidade co novo límite establecido, a autoridade portuaria poderá proceder á súa aplicación con efectos a partir do 1 de marzo de 2020 e, en consecuencia, revisar, por solicitude do suxeito pasivo, as liquidacións xa practicadas desde a citada data. A práctica da correspondente liquidación non devindicará xuros a favor do suxeito pasivo da taxa.»

Disposición derradeira quinta. *Modificación da Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima.*

Modifícase o punto 2 do artigo 101 da Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima:

«2. A Administración marítima poderá autorizar a organizacións recoñecidas a realización das actuacións materiais e, se é o caso, a emisión ou renovación dos correspondentes certificados, nos casos e condicións previstos regulamentariamente. Estas actuacións poderanse levar a cabo tanto sobre buques e embarcacións como sobre compañías cando así o preveña a normativa internacional aplicable.»

Disposición derradeira sexta. *Modificación da Lei 27/2014, do 27 de novembro, do imposto sobre sociedades.*

Con efectos para os períodos impositivos que se inicien a partir do 1 de xaneiro de 2020 que non conclúsen no momento da entrada en vigor deste real decreto lei, introdúcese as seguintes modificacións na Lei 27/2014, do 27 de novembro, do imposto sobre sociedades:

Un. Modifícase a letra f) do punto 3 do artigo 9, que queda redactada da seguinte forma:

«f) As entidades de dereito público Portos do Estado e as respectivas das comunidades autónomas.»

Dous. Engádesse unha nova letra n) ao artigo 15, que queda redactada da seguinte forma:

«n) Os que sexan obxecto da dedución establecida no artigo 38 bis desta lei, incluídos os correspondentes á amortización dos activos cuxo investimento xerese o dereito á mencionada dedución.»

Tres. Engádesse un novo artigo 38 bis, que queda redactado da seguinte forma:

«Artigo 38 bis. *Dedución por investimentos realizados polas autoridades portuarias.*

1. As autoridades portuarias poderán deducir da cota íntegra:

a) Os investimentos e gastos relacionados:

1.º Coa infraestrutura e cos servizos de control do tráfico marítimo.

2.º Cos servizos e infraestruturas destinados a mellorar a seguridade da navegación e os movementos dos buques no mar litoral español, incluídos os elementos de sinalización marítima, balizamento e axudas á navegación, cuxos beneficiarios non sexan principalmente os usuarios do porto que os constrúe e mantén.

3.º Cos accesos terrestres viarios e ferroviarios de servizo público xeral, os accesos marítimos, os dragados, que beneficien a colectividade no seu conxunto e cuxos beneficiarios non sexan principalmente os usuarios do porto, así como as infraestruturas de mellora das redes xerais de transporte de uso común.

4.º Coas infraestruturas de protección e resistencia contra condicións climáticas extremas cuxos beneficiarios non sexan principalmente os usuarios do porto.

5.º Cos servizos e infraestruturas de salvamento marítimo asociados ao exercicio do poder público, sempre e cando as ditas infraestruturas non se exploten comercialmente, e a formación dos servizos públicos responsables en materia de

emerxencias, seguridade e salvamento, sempre e cando a dita formación non sexa obrigatoria para as empresas.

6.º Coa elaboración e implantación de plans de seguridade e protección, na medida en que estes custos non estean asociados a requisitos obrigatorios de seguridade que todas as compañías deban cumprir, e a atención de emerxencias de protección civil, en ambos casos, cando estas actividades estean asociadas ao exercicio de poder público e sempre que os seus beneficiarios non sexan principalmente os usuarios do porto.

7.º Cos servizos e infraestruturas de defensa contra incendios, desprendementos e outros riscos relacionados coa protección civil, asociados ao exercicio de poder público, que non se exploten comercialmente, que non sexan obrigatorios para as empresas, que beneficien a colectividade no seu conxunto e cuxos beneficiarios non sexan principalmente os usuarios do porto.

8.º Cos servizos e infraestrutura utilizados exclusivamente polas forzas e corpos de seguridade e pola Policía portuaria no exercicio de poder público.

9.º Cos servizos e infraestruturas sanitarias para a atención a persoas en situacións de vulnerabilidade, sempre e cando as infraestruturas non se utilicen para actividades económicas do porto.

10.º Coas infraestruturas e servizos para o control aduaneiro de mercadorías, para a inspección en fronteira exixidos por normas con rango de lei nos ámbitos de sanidade animal, sanidade vexetal, sanidade exterior e seguridade industrial e interese público, e as relacionadas co control de pasaxeiros e a inmigración.

11.º Coas infraestruturas e servizos para a vixilancia da contaminación, as emerxencias en materia ambiental e loita contra a contaminación asociadas ao exercicio de poder público, cuxos custos non sexan legalmente repercutibles ao causante da emerxencia, nin sexan custos en que se incorra simplemente para cumprir a normativa legalmente obrigatoria para todas as empresas, a descontaminación de solos que non se destinen ao desenvolvemento dunha actividade económica, o despezamento de embarcacións e equipamentos abandonados, cuxo tratamento recaía legalmente sobre a autoridade portuaria por teren quedado desertos os procedementos destinados a identificar o interese privado no seu despezamento, retirada ou achatarramento, e o saneamento, limpeza xeral portuaria e retirada de residuos distintos dos xerados polos usuarios do porto, tales como os refugallos xerados polos buques, os residuos da carga e similares.

12.º Cos servizos e infraestruturas realizados para organismos internacionais como consecuencia de obrigacións contraídas polo Reino de España no marco dun tratado internacional.

13.º Cos servizos e infraestruturas dedicados á defensa nacional.

14.º Cos servizos e instalacións utilizados para o desenvolvemento de actividades científicas cuxos resultados non teñan por obxecto a súa explotación económica e as actuacións de monitorización e predición do medio físico con fins de investigación e información meteorolóxica cuxos resultados non se exploten comercialmente.

15.º Cos servizos de iluminación de zonas comúns en beneficio da colectividade, de uso público e abertas cuxos beneficiarios non sexan principalmente os usuarios do porto.

16.º Coas actuacións de protección ou corrección da deriva litoral cuxos beneficiarios non sexan principalmente os usuarios do porto.

17.º Cos investimentos e servizos relacionados co fomento da cultura e o patrimonio histórico e cultural, incluídos os previstos no punto 1 do artigo sesenta e oito da Lei 16/1985, do 25 de xuño, do patrimonio histórico español, nos supostos

en que as obras públicas non estean relacionadas coa actividade económica da autoridade portuaria, así como as actuacións de rehabilitación de bens con protección cultural que non se exploten comercialmente e beneficien a sociedade no seu conxunto.

18.º As actuacións de urbanización e en desenvolvemento e revitalización de solo público para o seu uso público sen explotación comercial.

b) Os investimentos e gastos realizados para a construción, substitución ou mellora das infraestruturas dos portos marítimos, para a construción, substitución ou mellora das infraestruturas de acceso a estes ou para as actividades de dragado, nos termos e coas condicións previstas no capítulo I e nos artigos 56 ter e 56 *quater* do Regulamento (UE) N° 651/2014, da Comisión, do 17 de xuño de 2014, polo que se declaran determinadas categorías de axudas compatibles co mercado interior en aplicación dos artigos 107 e 108 do Tratado. O importe da dedución será o que resulte de aplicar aos ditos investimentos e gastos a porcentaxe de intensidade máxima de axuda permitida calculada de acordo co disposto no artigo 56 ter e 56 *quater*, respectivamente, do Regulamento (UE) 651/2014.

c) Os investimentos que superen os limiares establecidos nas letras ee) e ff) do punto 1 do artigo 4 do Regulamento (UE) 651/2014 poderán deducirse na medida en que a Comisión Europea declarase a súa compatibilidade co mercado interior de conformidade co previsto no punto 3 do artigo 108 do Tratado de funcionamento da Unión Europea e se cumpran as condicións establecidas pola Comisión na decisión correspondente. O importe da dedución será o que resulte de aplicar aos ditos investimentos a porcentaxe de intensidade máxima de axuda autorizada pola Comisión.

2. A dedución da letra c) do punto 1 deste artigo só se poderá aplicar a partir do período impositivo en que a Comisión Europea declarase a compatibilidade dos investimentos a que se refire a dita letra.

3. Os investimentos ou gastos obxecto desta dedución minoraranse no importe das subvencións recibidas.

4. As autoridades portuarias deberán levar os oportunos rexistros contables e documentais específicos que permitan identificar os gastos e investimentos a que se refire a dedución prevista neste artigo.

5. A dedución prevista neste artigo queda excluída do límite a que se refire o último parágrafo do punto 1 do artigo 39 desta lei. Para efectos do cálculo do dito límite non se computará esta dedución.

As cantidades non deducidas por insuficiencia de cota íntegra poderán aplicarse nas liquidacións dos períodos impositivos seguintes no prazo establecido no punto 1 do artigo 39 desta lei.

6. Poderanse ditar regulamentariamente cantas disposicións sexan necesarias para o desenvolvemento e aplicación da presente dedución.»

Catro. Modifícase a letra a) do punto 1 do artigo 110, que queda redactada da seguinte forma:

«a) As que procedan da realización de actividades que constitúan o seu obxecto ou finalidade específica, sempre que non teñan a consideración de actividades económicas. En particular, estarán exentas as cotas satisfeitas polos asociados, colaboradores ou benefactores, sempre que non se correspondan co dereito a percibir unha prestación derivada dunha actividade económica.

Para efectos da aplicación deste réxime ao organismo público Portos do Estado, considerarase que non proceden da realización de actividades económicas os ingresos procedentes da actividade de coordinación e control de eficiencia do sistema portuario.»

Disposición derradeira sétima. *Modificación do Real decreto 70/2019, do 15 de febreiro, polo que se modifican o Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres e outras normas regulamentarias en materia de formación dos condutores dos vehículos de transporte por estrada, de documentos de control en relación cos transportes por estrada, de transporte sanitario por estrada, de transporte de mercadorías perigosas e do Comité Nacional do Transporte por Estrada.*

Modifícase a disposición transitoria quinta do Real decreto 70/2019, do 15 de febreiro, polo que se modifican o Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres e outras normas regulamentarias en materia de formación dos condutores dos vehículos de transporte por estrada, de documentos de control en relación cos transportes por estrada, de transporte sanitario por estrada, de transporte de mercadorías perigosas e do Comité Nacional do Transporte por Estrada, coa seguinte redacción:

«Disposición transitoria quinta. *Réxime de obtención do certificado de competencia profesional para o transporte por estrada.*

O disposto nos puntos 3, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 do anexo II do Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres, aprobado polo Real decreto 1211/1990, do 28 de setembro, non será de aplicación ata o 1 de xaneiro de 2022.

Ata entón, continuaranse aplicando na realización dos exames para a obtención do certificado de competencia profesional para o transporte por estrada as regras contidas nos artigos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 e 13 e no anexo B) da Orde ministerial do 28 de maio de 1999, pola que se desenvolve o capítulo I do título II do Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.»

Disposición derradeira oitava. *Modificación do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19.*

Modifícase o Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19. nos seguintes termos:

Un. O punto 2 do artigo 4 queda redactado como segue:

«2. Prorrógase de forma automática ata o 30 de setembro de 2020 a vixencia do bono social para aqueles beneficiarios a que lles venza con anterioridade á dita data o prazo previsto no artigo 9.2 do Real decreto 897/2017, do 6 de outubro.»

Dous. O artigo 12 queda redactado como segue:

«Artigo 12. *Solicitud de moratoria.*

Os debedores comprendidos no ámbito de aplicación deste real decreto lei poderán solicitar do acredor, ata o 29 de setembro de 2020, unha moratoria no pagamento do préstamo con garantía hipotecaria para a adquisición da súa vivenda habitual ou de inmobles afectos á actividade económica que desenvolvan empresarios e profesionais. Os debedores achegarán, xunto coa solicitude de moratoria, a documentación prevista no artigo 17 do Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo.»

Tres. Dáse unha nova redacción ao artigo 13, que queda redactado co seguinte teor:

«Artigo 13. *Concesión da moratoria.*

1. Unha vez realizada a solicitude da moratoria a que se refire o artigo 12 deste real decreto lei, a entidade acreedora procederá á súa implementación nun prazo máximo de 15 días.

2. Unha vez concedida a moratoria, a entidade acreedora comunicarlle ao Banco de España a súa existencia e duración. Os importes que serían exixibles ao debedor, de non aplicarse a moratoria, non se considerarán vencidos. Durante o período de suspensión non se devindicará xuro ningún.

3. A aplicación da suspensión non requirirá acordo entre as partes, nin novación contractual ningunha, para que produza efectos, pero deberá formalizarse en escritura pública e inscribirse no Rexistro da Propiedade. A inscrición da ampliación do prazo inicial terá plenos efectos, se é o caso, fronte aos acredores intermedios inscritos, aínda que non conte co consentimento destes.

4. Cando prestamista e prestameiro beneficiario da moratoria acorden unha novación como consecuencia da modificación do clausulado do contrato en termos ou condicións contractuais que vaian máis alá da mera suspensión a que se refire o artigo 13, incorporarán, ademais daqueles outros aspectos que as partes pacten, a suspensión das obrigacións contractuais imposta por este real decreto lei e solicitada polo debedor, así como a non devindicación de xuros durante a vixencia da suspensión.

5. Cando a entidade financeira conceda, simultánea ou sucesivamente, unha moratoria legal e unha moratoria convencional, o acordo de moratoria convencional suscrito co debedor recollerá expresamente o recoñecemento da moratoria legal e suspenderanse os efectos da moratoria convencional ata o momento no que finalice aquela.

6. Para os efectos deste artigo, entenderase por moratoria legal a regulada nos artigos 13.3, 14 e 15 deste real decreto lei.

7. Para os efectos deste artigo, entenderase por moratoria convencional a regulada nos artigos 7 e 8 do Real decreto lei 19/2020, do 26 de maio, polo que se adoptan medidas complementarias en materia agraria, científica, económica, de emprego e seguridade social e tributarias para paliar os efectos do COVID-19.»

Disposición derradeira novena. *Modificación do Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo, polo que se adoptan medidas urxentes complementarias no ámbito social e económico para facer fronte ao COVID-19.*

Modifícase o Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo, polo que se adoptan medidas urxentes complementarias no ámbito social e económico para facer fronte ao COVID-19, nos seguintes termos:

Un. O artigo 2 queda redactado como segue:

«Artigo 2. *Prórroga extraordinaria dos contratos de arrendamento de vivenda habitual.*

Nos contratos de arrendamento de vivenda habitual suxeitos á Lei 29/1994, do 24 de novembro, de arrendamentos urbanos, en que, dentro do período comprendido desde a entrada en vigor deste real decreto lei ata o 30 de setembro de 2020, finalice o período de prórroga obrigatoria previsto no artigo 9.1 ou o período de prórroga tácita previsto no artigo 10.1, ambos artigos da referida Lei 29/1994, do 24 de novembro, de arrendamentos urbanos, poderá aplicarse, precedendo solicitude do arrendatario, unha prórroga extraordinaria do prazo do contrato de arrendamento por un período máximo de seis meses, durante os cales se seguirán aplicando os termos e condicións establecidos para o contrato en vigor. Esta

solicitud de prórroga extraordinaria deberá ser aceptada polo arrendador, salvo que se fixen outros termos ou condicións por acordo entre as partes.»

Dous. Modifícase o punto 1 do artigo 4, que queda redactado como segue:

«1. A persoa arrendataria dun contrato de vivenda habitual suscrito ao abeiro da Lei 29/1994, do 24 de novembro, de arrendamentos urbanos, que se encontre en situación de vulnerabilidade económica, tal e como se define no artigo seguinte, poderá solicitar da persoa arrendadora, cando esta sexa unha empresa ou entidade pública de vivenda ou un gran tedor, entendendo por tal a persoa física ou xurídica que sexa titular de máis de dez inmobles urbanos, excluídos garaxes e rochos, ou unha superficie construída de máis de 1.500 m², ata o 30 de setembro de 2020, o aprazamento temporal e extraordinario no pagamento da renda, sempre que o dito aprazamento ou a condonación total ou parcial desta non se conseguise xa con carácter voluntario por acordo entre ambas as partes.»

Tres. O artigo 23 queda redactado como segue:

«Artigo 23. *Solicitud da suspensión.*

Os debedores comprendidos no ámbito de aplicación da suspensión das obrigacións derivadas dos contratos de crédito sen garantía hipotecaria poderán solicitar do acredor, ata o 29 de setembro de 2020, a suspensión das súas obrigas. Os debedores xuntarán, xunto coa solicitud de suspensión, a documentación prevista no artigo 17.»

Catro. Dáse unha nova redacción ao artigo 24, que queda redactado co seguinte teor:

«Artigo 24. *Concesión da suspensión.*

1. Unha vez realizada a solicitud da suspensión a que se refire o artigo 23 deste real decreto lei e acreditada a situación de vulnerabilidade económica, o acredor procederá á suspensión automática das obrigacións derivadas do crédito sen garantía hipotecaria.

2. Ao igual que na moratoria dos préstamos hipotecarios regulada nos artigos 7 a 16 do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, a aplicación da suspensión non requirirá acordo entre as partes para que produza efectos, nin novación contractual ningunha. A suspensión das obrigacións contractuais producirá efectos desde a solicitud do debedor ao acredor, acompañada da documentación requirida, a través de calquera medio. Non obstante, se o crédito ou préstamo estivese garantido mediante algún dereito inscristible distinto da hipoteca ou accedese ao Rexistro de Venda a Prazos de Bens Mobles para os efectos previstos no punto 1 do artigo 15 da Lei 28/1998, do 13 de xullo, de venda a prazos de bens mobles, será necesaria a inscrición da ampliación de prazo que supoña a suspensión, de acordo coas normas xerais aplicables.

3. Unha vez aplicada a suspensión, o acredor comunicará ao Banco de España a súa existencia e duración. Os importes que serían exixibles ao debedor de non aplicarse a moratoria non se considerarán vencidos.

4. A suspensión terá unha duración de tres meses ampliábles mediante acordo de Consello de Ministros.

5. Cando prestamista e prestameiro beneficiario da moratoria acorden unha novación, como consecuencia da modificación do clausulado do contrato en aspectos distintos á suspensión a que se refire o artigo 13 do Real decreto lei 8/2020, do 17 de marzo, incorporarán, ademais daqueles outros aspectos que as partes pacten, a suspensión das obrigacións contractuais impostas por este real decreto lei e solicitadas polo debedor, así como a non devindicación de xuros durante a vixencia da suspensión.

6. Os dereitos arancelarios notariais derivados da intervención de pólizas en que se formalice, se é o caso, a suspensión temporal das obrigacións contractuais derivadas de todo préstamo ou crédito sen garantía hipotecaria, a que se refire o artigo 21 do Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo, serán os establecidos no Decreto do 15 de decembro de 1950 e bonificaranse nun 50 %, cun límite mínimo de 25 euros e máximo de 50 euros, por todos os conceptos incluídos as súas copias e trasladados.

Os dereitos arancelarios dos rexistradores derivados da constancia rexistral, se é o caso, da suspensión temporal das obrigacións contractuais, a que se refire o artigo 21 de Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo, minutaranse de conformidade co artigo 36.9.g) da Ordenanza aprobada pola Orde do 19 de xullo de 1999, pola cantidade fixa do 6 euros.

Os dereitos arancelarios notariais e rexistrais derivados da formalización e inscrición previstos neste punto serán satisfeitos, en todo caso, polo acreedor.

7. Cando a entidade financeira conceda, simultánea ou sucesivamente, unha moratoria legal e unha moratoria convencional, o acordo de moratoria convencional suscrito co debedor recollerá expresamente o recoñecemento da moratoria legal, e suspenderanse os efectos da moratoria convencional ata o momento en que finalice aquela.

8. Para os efectos deste artigo, entenderase por moratoria legal a regulada nos artigos 24.2 e 25 deste real decreto lei.

9. Para os efectos deste artigo, entenderase por moratoria convencional a regulada nos artigos 7 e 8 do Real decreto lei 19/2020, do 26 de maio, polo que se adoptan medidas complementarias en materia agraria, científica, económica, de emprego e seguridade social e tributarias para paliar os efectos do COVID-19.»

Cinco. O artigo 29 queda redactado como segue:

«Artigo 29. *Garantía de abastecemento de enerxía eléctrica, produtos derivados do petróleo, gas natural e auga.*

Excepcionalmente, ata o 30 de setembro de 2020, non poderá suspenderse o abastecemento de enerxía eléctrica, produtos derivados do petróleo, incluídos os gases manufacturados e os gases licuados do petróleo, gas natural e auga aos consumidores persoas físicas na súa vivenda habitual, por motivos distintos á seguridade do abastecemento, das persoas e das instalacións, aínda que conste a dita posibilidade nos contratos de abastecemento ou acceso suscritos polos consumidores de conformidade coa normativa sectorial que lles resulte aplicación en cada caso.

Para acreditar ante o subministrador que o abastecemento se produce na vivenda habitual, o consumidor poderá empregar calquera medio documental que acredite de maneira fidedigna a dita circunstancia.

Así mesmo, o período durante o cal estea en vigor esta medida non computará para efectos dos prazos comprendidos entre o requirimento fidedigno do pagamento e a suspensión do abastecemento por impagamento establecidos na normativa vixente ou nos contratos de abastecemento, se é o caso.»

Seis. Engádense dous novos puntos, 3 e 4, na disposición derradeira décimo segunda coa seguinte redacción:

«3. Os criterios para a definición de vulnerabilidade económica e a acreditación de condicións subxectivas establecidos nos artigos 5 e 6 manterán a súa vixencia ata os prazos establecidos nos artigos 2 e 4.1, para os efectos das medidas incluídas nestes últimos.

4. Os criterios para a definición de vulnerabilidade económica e a acreditación das condicións establecidos nos artigos 16 ao 18, así como o establecido nos artigos 21, 22, 24, 25, 26 e 27, manteñen a súa vixencia ao longo dos prazos

establecidos nos artigos 13 e 24 e no artigo 12 do Real decreto 8/2020, do 17 de marzo, de medidas urxentes extraordinarias para facer fronte ao impacto económico e social do COVID-19 para a aplicación das medidas no ámbito da suspensión das obrigacións derivadas dos contratos de crédito sen garantía hipotecaria e no ámbito da moratoria de débeda hipotecaria, segundo corresponda.»

Disposición derradeira décima. *Modificación do Real decreto legislativo 1/1996, do 12 de abril, polo que se aproba o texto refundido da Lei de propiedade intelectual, regularizando, aclarando e harmonizando as disposicións legais vixentes sobre a materia.*

Modifícase a letra ñ) do artigo 159 do texto refundido da Lei de propiedade intelectual, aprobado polo Real decreto legislativo 1/1996, do 12 de abril, regularizando, aclarando e harmonizando as disposicións legais vixentes sobre a materia, que queda redactado nos seguintes termos:

«ñ) As disposicións adecuadas para asegurar unha xestión libre de influencias dos usuarios do seu repertorio. Estas disposicións deberán velar por que aqueles titulares de dereitos que pertencen a empresas usuarias non ocupen máis do cincuenta por cento dos postos nos órganos de Goberno e non participen nas tomas de decisión en que puidese existir un conflito de interese. En todo caso, a entidade de xestión adoptará medidas para evitar unha inxusta utilización preferencial das obras e prestacións protexidas, en particular por aqueles titulares de dereitos, podendo incluso establecer restricións á repartición.»

Disposición derradeira décimo primeira. *Modificación do Real decreto lei 5/2015, do 30 de abril, de medidas urxentes en relación coa comercialización dos dereitos de explotación de contidos audiovisuais das competicións de fútbol profesional.*

Engádense dous novos parágrafos ao punto 1 do artigo 1 do Real decreto lei 5/2015, do 30 de abril, de medidas urxentes en relación coa comercialización dos dereitos de explotación de contidos audiovisuais das competicións de fútbol profesional, coa seguinte redacción:

«Os ditos contidos audiovisuais comprenden os eventos que se desenvolvan no terreo de xogo, incluídas as zonas do recinto deportivo visibles desde este, desde os dous minutos anteriores á hora prevista para o inicio do acontecemento deportivo ata o minuto seguinte á súa conclusión, e inclúen os dereitos para a súa emisión tanto en directo como en diferido, na súa integridade e en versións resumidas ou fragmentadas, destinados á súa explotación no mercado nacional e nos mercados internacionais.

O previsto no presente punto enténdese sen prexuízo da emisión de breves resumos informativos a que fai referencia o artigo 19.3 da Lei 7/2010, do 31 de marzo, xeral da comunicación audiovisual.»

Disposición derradeira décimo segunda. *Modificación do Real decreto lei 21/2020, do 9 de xuño, de medidas urxentes de prevención, contención e coordinación para facer fronte á crise sanitaria ocasionada polo COVID-19.*

Engádense tres novos puntos, 4, 5 e 6, ao artigo 31 do Real decreto lei 21/2020, do 9 de xuño, de medidas urxentes de prevención, contención e coordinación para facer fronte á crise sanitaria ocasionada polo COVID-19, coa seguinte redacción:

«4. Habílanse os funcionarios da Inspección de Traballo e Seguridade Social integrantes do corpo superior de inspectores de traballo e seguridade social, e do corpo de subinspectores laborais, escala de seguridade e saúde laboral para vivir e requirir e, se é o caso, expedir actas de infracción, en relación co cumprimento por

parte do empregador das medidas de saúde pública establecidas nos parágrafos a), b), c) do artigo 7.1, e no parágrafo d) deste, cando afecten as persoas traballadoras.

A dita habilitación expídese aos funcionarios habilitados polas comunidades autónomas para realizar funcións técnicas comprobatorias, a que se refire o artigo 9.2 da Lei 31/1995, do 8 de novembro, de prevención de riscos laborais, de acordo coas facultades que teñen atribuídas.

5. O incumprimento por parte do empregador das obrigacións a que se refire o punto anterior constituirá infracción grave, que será sancionable nos termos, polos órganos e co procedemento establecidos para as infraccións graves en materia de prevención de riscos laborais, polo texto refundido da Lei sobre infraccións e sancións na orde social, aprobado polo Real decreto legislativo 5/2000, do 4 de agosto.

No caso de incumprimentos das administracións públicas, procederase conforme o procedemento especial previsto no Real decreto 707/2002, do 19 de xullo, polo que se aproba o Regulamento sobre o procedemento administrativo especial de actuación da Inspección de Traballo e Seguridade Social e para a imposición de medidas correctoras de incumprimentos en materia de prevención de riscos laborais no ámbito da Administración xeral do Estado, ou na normativa autonómica de aplicación.

6. O réxime previsto nos puntos 4 e 5 poderase adaptar no que as comunidades autónomas determinen dentro do seu ámbito de competencias.»

Disposición derradeira décimo terceira. *Título competencial.*

1. Este real decreto lei dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.13.^a, 16.^a, e 20.^a, que atribúen ao Estado a competencia exclusiva en materia de bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica; sanidade exterior, bases e coordinación xeral da sanidade; mariña mercante e abandeiramento de buques, portos de interese xeral, aeroportos de interese xeral, control do espazo aéreo, tránsito e transporte aéreo.

2. Adicionalmente, o capítulo III, os artigos 32 e 33, a disposición adicional terceira, así como as disposicións derradeiras cuarta e sexta, dítanse ao abeiro das competencias exclusivas que corresponden ao Estado en materia de facenda xeral, de conformidade co disposto no artigo 149.1.14.^a da Constitución española.

3. Os artigos 18 a 23, artigo 30 e as disposicións derradeiras oitava e novena ampáranse adicionalmente nas competencias exclusivas que lle corresponden ao Estado en materia de lexislación mercantil, procesual e civil, conforme o artigo 149.1.6.^a e 8.^a da Constitución española.

4. Os artigos 24 e 25, que afectan unicamente os contratos de concesión de competencia estatal, dítanse ao abeiro do artigo 149.1.18.^a da Constitución española, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de lexislación básica sobre contratos e concesións administrativas.

5. Os artigos 26 a 29 e a disposición derradeira sétima dítanse ao abeiro do artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, así como de tráfico e circulación de vehículos de motor.

6. A disposición derradeira décima dítase ao abeiro do artigo 149.19.^a da Constitución española, que establece a competencia exclusiva do Estado en materia de lexislación sobre propiedade intelectual e industrial.

7. A disposición derradeira décimo primeira dítase ao abeiro das competencias do artigo 149.1.13.^a e 27.^a da Constitución española, que reservan ao Estado a competencia exclusiva sobre as bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica e sobre as normas básicas do réxime de prensa, radio e televisión e, en xeral, de todos os medios de comunicación social, sen prexuízo das facultades que no seu desenvolvemento e execución correspondan ás comunidades autónomas.

8. A disposición derradeira décimo segunda dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1. 7.^a e 16.^a da Constitución española, que lle atribúe ao Estado a competencia en materia de lexislación laboral e sanidade exterior, bases e coordinación xeral da sanidade.

Disposición derradeira décimo cuarta. *Salvagarda do rango de certas disposicións regulamentarias.*

Mantense o rango regulamentario das seguintes normas modificadas por este real decreto lei:

a) Epígrafe TAE.ORO.COE.110 do Real decreto 750/2014, do 5 de setembro, polo que se regulan as actividades aéreas de loita contra incendios e busca e salvamento e se establecen os requisitos en materia de aeronavegabilidade e licenzas para outras actividades aeronáuticas, modificado pola disposición derradeira terceira deste real decreto lei.

b) A disposición transitoria quinta do Real decreto 70/2019, do 15 de febreiro, polo que se modifican o Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres e outras normas regulamentarias en materia de formación dos condutores dos vehículos de transporte por estrada, de documentos de control en relación cos transportes por estrada, de transporte sanitario por estrada, de transporte de mercadorías perigosas e do Comité Nacional do Transporte por Estrada, modificado pola disposición derradeira oitava deste real decreto lei.

c) Os anexos I e II deste real decreto lei.

Disposición derradeira décimo quinta. *Habilitación para o desenvolvemento regulamentario.*

Habílanse o Goberno e a persoa titular do Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana, no ámbito das súas respectivas competencias, para dítar as disposicións e adoptar as medidas necesarias para o desenvolvemento e execución do disposto neste real decreto lei.

Disposición derradeira décimo sexta. *Entrada en vigor.*

O presente real decreto lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 7 de xullo de 2020.

FELIPE R.

O presidente do Goberno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

ANEXO I

Metodoloxía do cálculo da contía compensatoria nos contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral de competencia estatal.

1. Cálculo do resultado en termos unitarios do período de vixencia do estado de alarma:

$$\text{Ingreso.km (n)} - \text{custo.km (n)} = \text{resultado.km (n)}$$

onde:

Ingreso.km (n): ingresos declarados polo contratista para o período analizado.

Custo.km (n): custos declarados do período analizado, incluídos os custos de desinfección dos vehículos utilizados, cun máximo de 20 € por vehículo e día.

2. Cálculo do resultado en termos unitarios do período equivalente do ano anterior:

$$\text{Ingreso.km (n-1)} - \text{custo.km (n-1)} = \text{resultado.km (n-1)}$$

onde:

Ingreso.km (n-1): ingresos contabilidade analítica (n-1).

Custo.km (n-1): custos anuais de contabilidade analítica (n-1).

3. Cálculo dos valores absolutos:

$$\text{valores unitarios} \times \text{km percorridos}$$

km percorridos (n): declarado polo contratista para o período analizado.

km percorridos (n-1): veh.km totais declarados para o período equivalente do ano anterior (n-1).

4. Cálculo da contía total da compensación económica:

$$\text{resultado (n-1)} = \text{resultado (n)} + \text{COMPENSACIÓN ECONÓMICA}$$

$$\text{COMPENSACIÓN ECONÓMICA} = \text{resultado (n-1)} - \text{resultado (n)}$$

(Non existirá dereito á compensación se o resultado for negativo.)

onde:

n é o período analizado do ano 2020.

n-1 é o período equivalente do ano 2019.

O valor absoluto dos custos do período analizado non poderá superar o valor da expresión:

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

ANEXO II

Contido da solicitude e documentación que se debe xuntar nos procedementos relativos á compensación económica dos contratos de xestión de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros por estrada de uso xeral de competencia estatal

A) Os solicitantes deberán incluír, en todo caso, na súa solicitude os seguintes datos, ordenados como se indica:

a) Nome ou denominación social e número de identificación fiscal, datos da persoa que actúa en representación do solicitante, se é o caso, e código e denominación do contrato.

b) Ingresos, viaxeiros, viaxeiro-quilómetro e ingreso-quilómetro obtidos durante o período de vixencia do estado de alarma ou no período analizado.

c) Custos soportados no período analizado. Custo-km calculado.

d) Vehículo-quilómetros percorridos no período analizado.

e) Resultado obtido do período analizado.

B) As solicitudes deberán ir acompañadas da seguinte documentación:

a) Informe de verificación contable dos ingresos e custos soportados realizado por experto independente.

b) Relación da frota adscrita ao contrato na data do 14 de marzo de 2020, con especificación do número de vehículos e número de matrícula.

c) Relación de vehículos e días utilizados no marco do contrato durante o período analizado.

d) Relación de facturas emitidas por empresas externas para a desinfección dos vehículos, con expresión de importe por matrícula de vehículo e período.

e) Conta de explotación, de conformidade co establecido na Orde PRE/907/2014, do 29 de maio, pola que se implanta un modelo de contabilidade analítica nas empresas contratistas que prestan servizos de transporte regular de uso xeral para o exercicio 2019.