

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### JEFATURA DEL ESTADO

**7432** *Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.*

I

El pasado 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró pandemia internacional a la situación de emergencia de salud pública provocada por el COVID-19. La rápida propagación, tanto a nivel nacional como internacional, ha motivado la necesidad de reaccionar de forma rápida y de adoptar medidas urgentes y contundentes con el objetivo de amortiguar el impacto de esta crisis sin precedentes no solo en el ámbito sanitario sino también en los ámbitos económico y social.

El Consejo de Ministros, reunido en sesión extraordinaria el jueves 12 de marzo, adoptó las primeras medidas urgentes para hacer frente a la propagación de la pandemia, en particular el Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19.

A partir de ese momento, la articulación jurídica de la respuesta a la pandemia se estructuró en torno a dos instrumentos constitucionales, de un lado la declaración del estado de alarma, y las medidas adoptadas en su virtud; y de otro la adopción de sucesivos reales decretos-leyes, fundamentalmente dirigidos a paliar las consecuencias y efectos negativos que en el ámbito socioeconómico está suponiendo la pandemia y las medidas de contención para contenerla.

La situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 y su evolución ha puesto de relieve el desafío de proteger la salud de la población a la vez que se tratan de mitigar y minimizar las consecuencias socioeconómicas mediante la adopción de medidas dirigidas a abordar y atenuar las perturbaciones que afectan a la economía por distintas vías.

La Comisión Europea ha reconocido en sus diversas comunicaciones y directrices, el gran impacto y repercusiones que el brote de COVID-19 está teniendo en nuestros sistemas de transportes y en la conectividad. En su Comunicación, publicada el 13 de marzo, la Comisión exponía su respuesta inmediata destinada a mitigar el impacto económico y la necesidad de coordinar la actuación de los distintos Estados miembros para garantizar la continuidad económica, al mismo tiempo que reconocía el sector del transporte como uno de los sectores gravemente afectados, proponiendo un conjunto de medidas dirigidas a asegurar el flujo de mercancías y la cadena de suministro, posibilitar los desplazamientos y velar por el funcionamiento del mercado interior y la seguridad del transporte.

Las medidas tomadas para hacer frente a la pandemia han tenido como resultado una reducción drástica de la actividad del sector, especialmente de viajeros. Los flujos de mercancías se han visto menos afectados en parte gracias a los esfuerzos colectivos por mantener el tráfico de mercancías, aunque se ha registrado una reducción debido al descenso en la actividad económica y a la perturbación de las cadenas de suministros.

En este contexto, las medidas adoptadas en el ámbito del transporte de acuerdo con las directrices aprobadas por la Comisión se han articulado en torno a tres ejes fundamentales: proteger la salud de los trabajadores y viajeros, garantizando la disponibilidad de los bienes y los servicios esenciales; proporcionar liquidez a las empresas del sector para hacer frente a las perturbaciones financieras a corto plazo vinculadas a la crisis del coronavirus, recurriendo a distintos instrumentos financieros, incluidos los fiscales, a fin de preservar su viabilidad así como la continuidad de la actividad económica durante y después del brote COVID-19; y, el tercero, reducir las cargas administrativas, simplificando y acelerando determinados procedimientos administrativos, velando por la

seguridad jurídica y teniendo en cuenta la capacidad administrativa de las instituciones para dar respuesta inmediata en la agilización de los trámites preceptivos para la reactivación y desarrollo de las actividades.

Los tres ejes citados han orientado la adopción de distintas medidas en el sector de los transportes en este período, desde el inicio de la crisis hasta el momento actual, a través de los distintos instrumentos jurídicos habilitados. Dichas medidas han sido proporcionadas a las necesidades de cada momento, pertinentes y específicas para los diferentes modos de transporte, esto es, adaptadas a las características singulares de cada uno de ellos.

Así, en virtud de la habilitación Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio, otorga al Gobierno y de los supuestos de hecho previstos en su artículo cuarto, apartado b) («crisis sanitarias, tales como epidemias y situaciones de contaminación graves») y d) («situaciones de desabastecimiento de productos de primera necesidad»), fue aprobado el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Según su preámbulo, las medidas previstas en esta disposición se encuadran en la acción decidida del Gobierno para proteger la salud y seguridad de los ciudadanos, contener la progresión de la enfermedad y reforzar el sistema de salud pública.

Esta norma incluía además de medidas limitativas de la libertad de circulación, que como dispone la ley quedaba condicionada al cumplimiento de ciertos requisitos, una variedad de medidas de contención en distintos ámbitos, en ellos, en el ámbito de transportes. Las habilitaciones que el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y sucesivas prórrogas, contienen en favor de los Ministros designados como autoridades competentes delegadas y, en particular, en favor del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en su área de competencias, esto es, en el sector de transportes, fundamentaron la normativa aprobada, adoptando medidas adicionales dirigidas a garantizar las condiciones de prestaciones de los servicios de transportes, de mercancías y viajeros, asegurando el abastecimiento y la entrega de productos adquiridos en el comercio por internet, telefónico o correspondencia, así como la adecuada protección de personas, bienes y lugares, y todo ello, en función de la evolución de la crisis sanitaria, a la luz de los principales indicadores disponibles, la experiencia adquirida a nivel nacional, el análisis comparado con otros países, así como las recomendaciones y directrices de la Unión Europea y las orientaciones de la Organización Mundial de la Salud.

Una vez expirada la vigencia de la última prórroga del estado de alarma, ante los posibles riesgos que pudieran derivarse de la pérdida de vigencia automática de dichas medidas por la aparición de nuevos brotes epidemiológicos y nuevas cadenas de transmisión que comprometieran la garantía de la salud de las personas, desde la óptica del deber constitucional de los poderes públicos de organizar y tutelar la salud pública a través de medidas preventivas, se fundamenta la aprobación del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que entre sus disposiciones recoge distintas medidas dirigidas a proteger la salud de los trabajadores y viajeros en los distintos modos de transportes que se han visto complementadas con la disposición adicional sexta del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía u en otros ámbitos para la reactivación económica.

Respecto del segundo de los ejes indicados en el que se agrupan el segundo tipo de medidas dirigidas a mitigar los perjuicios que en el ámbito económico ha generado la crisis sanitaria, desde un primer momento se han venido adoptando medidas económicas y sociales dirigidas a garantizar la protección de trabajadores y sostener el tejido productivo de los distintos sectores de la economía mediante la adopción de un conjunto de disposiciones articuladas en distintos reales decretos-leyes orientados a movilizar los recursos nacionales para la protección frente a esos efectos adversos.

Entre ellos cabe destacar el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19; el

Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, o el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo.

Sin embargo, la distinta naturaleza jurídica de las personas físicas y jurídicas, públicas y privadas, que operan en cada uno de los modos de transporte, con estructuras y regímenes jurídicos diferentes ha condicionado la posibilidad de cada uno de ellos a la hora de poder acceder a diferentes fuentes de financiación y liquidez desde el sector financiero, así como a los instrumentos que se han ido aprobando por el Gobierno con el fin de movilizar recursos públicos dirigidos a apoyar la reactivación económica.

Por lo que respecta al tercero de los ejes sobre los que se articulan un conjunto de reformas, tienen en cuenta las directrices de la Unión Europea adoptadas desde el inicio de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, dirigidas a simplificar y acelerar los distintos procedimientos administrativos a fin mitigar la ralentización de la actividad económica y maximizar los efectos positivos de las medidas adoptadas por los Estados, en línea con algunas de las disposiciones y directrices aprobadas a nivel comunitario, que han tenido por objeto, de una parte, el aplazamiento de las fechas de aplicación de determinadas medidas en el contexto de la pandemia de COVID-19, por los efectos negativos que el confinamiento y los cambios en las condiciones de trabajo y en la disponibilidad de personal, junto con la carga de trabajo adicional necesaria para gestionar las importantes consecuencias negativas de la pandemia, han tenido para continuar con los procedimientos administrativos ordinarios; y de otra parte, una vez levantadas las restricciones, abordar la reanudación de los procedimientos atendiendo a las capacidades del sistema junto con la necesidad de acelerar la reanudación de las actividades de forma ágil.

En coherencia con este contexto, teniendo en cuenta las medidas adoptadas hasta el momento, la evolución de la situación epidemiológica y los criterios expresados por las distintas organizaciones internacionales, así como las instituciones europeas, y en línea con otros países de nuestro entorno, se aprueba este real decreto-ley como complemento necesario de las medidas ya adoptadas a fin de cubrir aquellos ámbitos que estas últimas no pueden cubrir por las especiales características que concurren en los mismos, consolidando así los tres ejes sobre los que se asentará la reactivación económica del sector de los transportes.

Adicionalmente, el presente real decreto-ley recoge un conjunto de medidas económicas y sociales en el ámbito de la vivienda, que permiten garantizar la protección de las familias y de colectivos vulnerables.

## II

El real decreto-ley se estructura en siete capítulos, 34 artículos, tres disposiciones adicionales, una disposición derogatoria, 16 disposiciones finales y dos anexos.

El capítulo I recoge como disposición general su objeto.

El capítulo II, relativo al sector del transporte aéreo e integrado por los artículos 2 a 7, incorpora al ordenamiento jurídico interno las directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, adoptadas por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad de la Aviación (EASA) y el Centro para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC por sus siglas en inglés, *European Centre for Disease Prevention and Control*) y establece su obligado cumplimiento para los gestores de los aeropuertos abiertos al tráfico civil situados en todo el territorio nacional, las compañías aéreas que realicen operaciones en ellos, incluidas las operaciones de aerotaxis y las de aviación general, así como para las empresas que desarrollen los servicios auxiliares en los aeropuertos. No obstante, atendiendo a las competencias de las comunidades autónomas en materia de aeropuertos no calificados de interés general, en la actualidad los aeropuertos de Lleida-Alguire; Andorra-La Seu de Urgell y Teruel, para la implementación de estas Directrices en los aeropuertos de competencia autonómica se está a lo que establezcan las respectivas Comunidades en el ejercicio de dichas competencias.

La naturaleza eminentemente técnica y operativa de estas directrices, así como la prevista adaptación de las recomendaciones europeas contenidas en dichas directrices en función de la evolución que experimente la COVID-19, el conocimiento científico sobre ella y los recursos técnicos y médicos disponibles para detectarla y combatirla, aconsejan que en su aplicación sea el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo, en adelante Comité de Facilitación, el que establezca, en castellano, las vigentes en cada momento. Se permite así una rápida adaptación a la evolución de la pandemia, al tiempo que se asegura la proporcionalidad y eficacia de las medidas adoptadas para mitigar, en el ámbito del transporte aéreo, los riesgos de transmisión del coronavirus SARS-Cov-2.

El Comité de Facilitación, regulado en la Orden PRE/248/2003, de 6 de febrero, por la que se crea el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo y se determinan su composición y funciones, es un órgano colegiado de la Administración General del Estado en el que están representados los principales actores involucrados en el aseguramiento de un flujo ordenado, seguro y eficiente de los pasajeros por las instalaciones aeroportuarias, entre otros, los Ministerios de Sanidad, Interior, Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Hacienda, y el gestor de la red de aeropuertos de interés general, AENA S.M.E. S.A. Su composición, la prevista participación en sus actuaciones de, entre otros, las compañías aéreas y las entidades, asociaciones o agrupaciones privadas cuyos intereses pudieran verse afectados, así como su naturaleza eminentemente técnica de las recomendaciones a implementar, determinan su idoneidad para la labor que se le encomienda.

Conforme a lo previsto en este real decreto-ley, el Comité de Facilitación podrá declarar que otras recomendaciones internacionales para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, ofrecen niveles de eficacia equivalentes a las Directrices EASA/ECDC publicadas en orden a minimizar el riesgo de contagio del SARS-Cov-2 en el transporte aéreo. Con sujeción al principio de reciprocidad, el cumplimiento por las compañías aéreas extracomunitarias de las recomendaciones internacionales equivalentes equivale al cumplimiento por dichas compañías de las Directrices EASA/ECDC. De este modo, sujeto al principio de reciprocidad, se evita la imposición de restricciones indebidas al transporte aéreo extracomunitario realizado con niveles equivalentes de mitigación del riesgo de contagio de la COVID-19.

Asimismo, se establece la obligación de los gestores aeroportuarios y compañías aéreas que operen en dichas infraestructuras de implantar los procedimientos que aseguren el cumplimiento de las citadas directrices, así como de prestar información a los pasajeros sobre las medidas preventivas que estos deben adoptar en su aplicación.

Igualmente, se establece el deber de los pasajeros de abstenerse de acudir al aeropuerto en los supuestos en que deban guardar aislamiento por riesgo de padecer la COVID-19 o que presenten síntomas evidentes de padecerla.

En orden a la protección de los pasajeros y el personal que presta servicios en las infraestructuras aeroportuarias se limita el acceso a la terminal del aeropuerto a los pasajeros con billete o tarjeta de embarque, salvo las excepciones correspondientes a las personas que deban acudir acompañadas, y al personal autorizado que debe realizar funciones en el aeropuerto.

Completa el contenido del capítulo II, la atribución al Comité de Facilitación de la facultad de realizar las funciones de coordinación que le son propias en el ámbito de la definición y aplicación de las Directrices EASA/ECDC publicadas y editar material guía que facilite su aplicación; y la asignación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de las funciones de supervisión del cumplimiento de las Directrices EASA/ECDC publicadas por los sujetos obligados, en el ejercicio de sus competencias en materia de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, y, en particular en materia de facilitación en el transporte aéreo, conforme a lo previsto en el artículo 9.1, letra i), de sus Estatutos, aprobados por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

El capítulo III introduce en los artículos 8 a 14, en relación con el sector del transporte marítimo, una reforma en las medidas previstas inicialmente en los artículos 16 a 20 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para

apoyar la economía y el empleo, que implican una mejora en las mismas y su adaptación al Reglamento (UE) 2020/697, de 25 de mayo, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352, con el fin de permitir a organismos gestores de puertos o autoridades competentes flexibilidad en el cobro de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto del brote COVID-19.

Así, el artículo 8 respecto de su antecedente el artículo 16 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, implica la supresión del apartado 3 al ser redundante con el punto 2, ya que las autoridades portuarias rebajarán los tráficos mínimos para que no haya penalización como efecto del COVID-19. Mantener el punto 3 supondría eliminar penalizaciones cuando la bajada de tráficos no fuese imputable a la crisis sanitaria y si hubiera algún caso de esos no parece razonable eliminarla.

Con las modificaciones introducidas en el artículo 9 relativo a las medidas respecto de la tasa de ocupación contempladas en su antecedente, el artículo 17 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo: se mejora en la determinación del presupuesto de hecho para acceder a la reducción; se amplía, temporalmente, a todas las liquidaciones con devengo en el ejercicio 2020, dado que hay liquidaciones semestrales que se devengan por adelantado y quedaban excluidas con la redacción anterior; se precisa el concepto de «impacto significativamente negativo»; se recoge una cuantificación más precisa del importe de la reducción mediante la fijación de porcentajes en función de la disminución de actividad, del tipo de actividad que se desarrolle en el espacio de dominio público concedido o autorizado de que se trate y de la situación económico-financiera de cada autoridad portuaria; se aclara que la reducción resulta aplicable tanto a la cuota de la tasa como a los importes adicionales ofrecidos en los concursos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 180 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; se da cobertura legal, de manera expresa, a la concesión provisional de las reducciones y su comprobación posterior; se prevé que las liquidaciones definitivas que, eventualmente, se dicten, se realizarán con arreglo a la nueva redacción del precepto, sin devengo de intereses de demora, ya sea a favor de la Administración o de los sujetos pasivos; y se suprime la referencia al artículo 178 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que no añade nada e induce a confusión, estando debidamente cuantificado el beneficio fiscal en la propia norma de rango legal.

El artículo 10 reproduce las medidas respecto de la tasa de actividad recogidas en su antecedente el artículo 18 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo.

La modificación que el artículo 11 introduce respecto de su antecedente el artículo 19 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, respecto a la tasa al buque, tiene como objetivo adaptar su contenido al Reglamento 2020/697, de 25 de mayo, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352, que permite a los organismos gestores de puertos flexibilidad en el cobro de las tasas, en el contexto del brote de COVID-19, desde 1 de marzo hasta el 31 de diciembre de 2020, lo que supone un período más amplio que el previsto en el vigente artículo 19 que prevé desde la aprobación del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, hasta la finalización del estado de alarma. Por otra parte, se amplía más la reducción prevista al establecer un valor de 1,00 € para la cuantía básica S.

Con relación al artículo 12 la nueva regulación en él recogida tiene por objeto adaptar la posibilidad de aplazamiento de las liquidaciones de las tasas portuarias que contemplaba su antecedente, el artículo 20, al mismo período previsto en el Reglamento (UE) 2020/697, de 25 de mayo, al igual que en el caso de la tasa al buque del nuevo artículo 11.

En el caso de la tasa de ocupación, que queda fuera del ámbito de aplicación de dicho Reglamento, por estarlo del Reglamento UE 2017/352, se amplía la posibilidad de aplazamiento a todo el ejercicio 2020, habida cuenta que, dada su liquidación y recaudación en régimen de pago anticipado con carácter anual o semestral en la mayoría

de los casos, el devengo se produce el 1 de enero, lo que implica que no podrían acceder al aplazamiento liquidaciones por periodos que claramente han sido afectados por la crisis del COVID-19.

La incorporación del nuevo artículo 14 relativo a coeficientes correctores y bonificaciones tiene como objeto evitar que las rentabilidades atípicas que las autoridades portuarias obtengan en el año 2020 puedan suponer una subida de coeficientes correctores de las tasas prevista en el artículo 166 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Hay que evitar esa circunstancia dado que esa rentabilidad negativa es coyuntural, no debida en principio a una pérdida de ingresos de carácter estructural.

Finalmente, el apartado 3 del artículo 245 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que el importe máximo total de las bonificaciones reguladas anualmente para cada autoridad portuaria no podrá ser superior al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía del último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa. Por tanto, las reducciones de tasas y la pérdida de tráfico en 2020 o 2021 supondrán una merma coyuntural en la recaudación anual de tasas que podría implicar eliminar bonificaciones existentes, hecho que se evita con las previsiones del artículo 14.

En el ámbito del sector del transporte por ferrocarril, el capítulo IV, que se integra por los artículos 15 a 17.

El artículo 15 incrementa el límite de la autorización de endeudamiento a RENFE-Operadora para el ejercicio 2020 establecida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 prorrogados en 2020 de acuerdo con lo establecido en el artículo 134.4 de la Constitución Española.

Los artículos 16 y 17 prevén la autorización de un crédito extraordinario para permitir que la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., (SEITTSA) pueda efectuar determinados pagos. En el año 2015, el Ministerio de Fomento y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., SEITTSA firmaron el «Convenio de gestión directa entre la Administración General del Estado, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. y las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF Alta Velocidad, para la promoción y construcción de determinadas infraestructuras ferroviarias. Refundición de los convenios 2006-2007-2008-2009».

En ese mismo año, el Ministerio de Fomento y la citada sociedad suscribieron asimismo el «Convenio de gestión directa entre la Administración General del Estado y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. Para la promoción y construcción de determinadas infraestructuras de carreteras de titularidad estatal. Refundición de los convenios I-II-IV-V-VI-VII y encomienda de nuevas actuaciones».

En el caso del Convenio de carreteras, la aportación prevista para 2020 es nula, por lo que ya se encuentra en tramitación la Adenda 3 al citado convenio que regularizará el régimen de aportaciones. Pero en el caso del convenio de ferrocarriles, no ocurre esta situación, por lo que, de nuevo, se ha realizado un análisis de la situación presupuestaria de la sociedad, la cual, con sus fondos propios y de acuerdo con las previsiones de ejecución de las obras, así como de otros pagos pendientes, no puede afrontar sus compromisos para el ejercicio 2020 sin recibir al menos parte de las aportaciones aprobadas por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 20 de diciembre de 2019, y que ya se habían previsto en el proyecto de presupuestos generales del estado para 2020, de acuerdo a su previsión de tesorería y gastos.

En consecuencia, de acuerdo con lo previsto por el artículo 55 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, es precisa una norma con rango de Ley para proceder a la autorización del crédito extraordinario que permita hacer frente a los mencionados pagos.

El capítulo V dispone medidas en el ámbito del transporte por carretera.

En primer lugar, la Sección 1.<sup>a</sup> relativa a moratorias para el sector del transporte público de mercancías y discrecional de viajeros en autobús, regula medidas de

aplazamiento de los pagos de cuotas de los contratos de préstamos, *leasing* y *renting* que los autónomos y empresas utilizan para la adquisición de los autobuses y de vehículos de transporte público de mercancías de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, incluyendo el transporte de carbón de centrales térmicas. En línea con el resto de las moratorias legales establecidas previamente para otros ámbitos y sectores, estos aplazamientos se realizarán exclusivamente sobre la parte del principal de estas cuotas, de forma que los deudores seguirán pagando la parte de los intereses durante el periodo aplazado.

La Sección 2.<sup>a</sup> de medidas en la contratación de concesiones desarrolla para los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal, así como para los contratos de concesiones para la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje, concesiones para la conservación y explotación de las autovías de primera generación y los contratos de concesiones de áreas de servicio de la Red de Carreteras del Estado, las previsiones recogidas en el apartado 4 del artículo 34 del Real Decreto 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.

Así, el artículo 24 de este real decreto ley concreta un marco claro y detallado de los parámetros a considerar para llevar a cabo el reequilibrio. El posible desequilibrio derivado de la reducción de la oferta y de demanda de estos servicios, junto con las obligaciones relacionadas con la desinfección de los vehículos será más o menos acusado dependiendo de la estructura de costes del contrato afectado y de las medidas que haya adoptado la empresa para paliar en la medida de lo posible las dificultades de liquidez. Así deberá tenerse en cuenta para calcular la reducción de ingresos la aplicación de expedientes de regulación temporal de empleo que afecten al personal mínimo vinculado al contrato y la disminución de costes por las expediciones no efectuadas, tomando como referencia el mismo período del año anterior. Al mismo tiempo han de tenerse en cuenta los costes adicionales soportados a fin de preservar la salud de los viajeros, motivados por la desinfección obligatoria de los vehículos.

Adicionalmente, se establece un procedimiento ágil para reequilibrar económicamente los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal, que permita aplicar las previsiones del referido artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, con la rapidez suficiente para evitar las cargas administrativas y sociales adicionales que pudiera conllevar, en algunos casos, la renuncia contractual y el consecuente abandono del servicio público.

Por su parte, el artículo 25, a partir del marco general previsto en el artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, regula las condiciones de reequilibrio económico en determinadas concesiones de obras que presentan características similares entre sí, pero también diferentes de otros contratos como los regulados en el artículo anterior. A tales efectos, se concretan los criterios que se deben aplicar para apreciar la imposibilidad, total o parcial, de ejecución del contrato y, en su caso, las condiciones de reequilibrio que procede adoptar en los tres siguientes tipos de contratos: concesiones para la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje; concesiones para la conservación y explotación de las autovías de primera generación; y las concesiones de las áreas de servicios de la Red de Carreteras del Estado.

La Sección 3.<sup>a</sup>, al regular otras reformas de simplificación administrativa, introduce algunas modificaciones en el ámbito del transporte terrestre por carretera con la finalidad de reducir las cargas administrativas, simplificando y acelerando determinados procedimientos administrativos.

Los artículos 26 y 27 pretenden flexibilizar las cargas administrativas de las empresas de transporte por carretera. Las autorizaciones de transporte, tanto de mercancías como de viajeros, previstas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, se otorgan sin un plazo de duración prefijado, si bien su validez queda

condicionada a su visado periódico, realizado bienalmente de oficio, en el que la Administración verifica el cumplimiento de los requisitos acreditados para su otorgamiento.

Dadas las especiales circunstancias actuales, se considera necesario dilatar en un año la posibilidad ordinaria de rehabilitar las autorizaciones que no hayan superado el trámite del visado en el año 2020, por no cumplir la totalidad de los requisitos, con el fin de que sus titulares dispongan de más tiempo para sanear su situación empresarial. Además, se amplía excepcionalmente, por una sola vez, tanto para las empresas de mercancías como de viajeros, la periodicidad del trámite del visado, de dos a tres años, lo que permitirá normalizar paulatinamente la actividad ordinaria de los órganos afectados y aligerar los trámites administrativos que deben atender las empresas transportistas.

Por otra parte, el artículo 28 aborda la necesidad de flexibilizar transitoriamente la exigencia de una antigüedad máxima de los vehículos de transporte sanitario debido a que, como consecuencia de la ralentización de determinadas actividades económicas, no se puede asegurar en muchos casos el cumplimiento de los plazos de entrega de dichos vehículos.

Por tanto, para evitar el riesgo de reducción de la oferta en un contexto en el que dicha actividad es imprescindible y asegurar la continuidad de la prestación del servicio de transporte sanitario, resulta urgente y necesario permitir que los vehículos dedicados a esta actividad puedan seguir prestando servicios cuando el vehículo supere la antigüedad de 10 años, cuando esta circunstancia se haya producido con posterioridad a la declaración del estado de alarma y de forma temporal, hasta el 31 de diciembre de este año 2020.

El artículo 29 establece una prórroga de tres meses de los certificados de inspección técnica de vehículos cuyo vencimiento se haya producido entre el día 21 de junio y el 31 de agosto, dado que la declaración del estado de alarma, con la consiguiente paralización de la actividad de las estaciones encargadas de llevar a cabo la inspección técnica de vehículos, ha generado una distorsión en el funcionamiento ordinario de dichos establecimientos, que está repercutiendo negativamente en el adecuado desenvolvimiento de ciertas actividades económicas, en particular, de las empresas transportistas, que es necesario resolver mediante una medida extraordinaria y transitoria. Por ello, durante la duración de dicha prórroga, se recoge la preferencia en las inspecciones técnicas de aquellos vehículos de transporte de mercancías y viajeros de empresas titulares de una licencia comunitaria.

Por último, las circunstancias de emergencia sanitaria en algunas ocasiones han impedido y en otras han dificultado enormemente la celebración de vistas orales por las Juntas Arbitrales del Transporte. Además, en un contexto de crisis económica, las demandas de arbitraje aumentan extraordinariamente, lo que puede llevar al colapso del sistema arbitral establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Resulta, por tanto, necesario y urgente adoptar medidas que permitan agilizar el funcionamiento de un instrumento de protección de las partes del contrato de transporte de incuestionable éxito y que siempre ha contado con el apoyo unánime tanto de las asociaciones de usuarios como de las de transportistas e intermediarios.

Con este fin, el artículo 30 establece, excepcional y transitoriamente, la posibilidad de que en relación con las demandas de arbitraje presentadas o que se presenten desde el 1 de septiembre de 2019 hasta finales 2020 y cuya cuantía no exceda de 5.000 euros, pueda prescindirse de la vista oral para resolver las controversias, estableciéndose un procedimiento escrito para estos supuestos.

El capítulo VI está integrado por los artículos 31 a 33 y recoge una serie de medidas en el ámbito de la vivienda.

Así, se regulan una serie de especialidades del derecho de superficie o concesión demanial para la promoción del alquiler asequible o social mediante la colaboración entre administraciones públicas y la iniciativa privada. Así se prevé que, en estos casos, no sea preceptiva la existencia de canon a abonar a la Administración pues su nota diferenciadora será el compromiso del adjudicatario de esos derechos de ofrecer viviendas con rentas asequibles o sociales, en todo caso limitadas. Igualmente, se regulan las especialidades de los instrumentos de colaboración entre las distintas administraciones públicas para



ampliar el parque de viviendas en régimen de alquiler asequible o social, atendiendo especialmente a la duración de estos acuerdos y al sistema de determinación de responsabilidad entre los firmantes. Finalmente, dada la interdependencia entre los acuerdos administrativos y el derecho de superficie o concesión demanial, se prevé que el título de constitución de estos no pueda contradecir a aquel.

Adicionalmente, con el objeto de optimizar la eficiencia de los recursos se posibilita en el artículo 32 que los fondos del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, transferidos en los ejercicios 2018 y 2019 y no materializados en el compromiso financiero inicialmente adquirido, así como los transferidos en el ejercicio 2020, que no se materialicen en el compromiso que inicialmente adquirieran las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla o incluso que no lleguen a comprometerse, puedan destinarse a ayudas de otros programas de dicho plan durante la vigencia del mismo.

Finalmente, se incorpora en el artículo 33 el mantenimiento de la condición de convenidos de los préstamos concedidos al amparo de los sucesivos planes estatales de vivienda, aun cuando se beneficien de moratorias que las entidades de crédito hayan ofrecido o puedan ofrecer con motivo de regulaciones vinculadas a la pandemia del COVID-19; salvaguardan así otros beneficios y subvenciones, vinculados al cumplimiento de los requisitos establecidos en los correspondientes planes estatales de vivienda, que han disfrutado o todavía pueden estar disfrutando.

El capítulo VII, que se integra por el artículo 34, regula el régimen sancionador aplicable al incumplimiento de las medidas de prevención y de las obligaciones establecidas en ese real decreto-ley.

La disposición adicional primera establece las disposiciones aplicables en materia de protección de datos de carácter personal a los que se recaben en aplicación de lo dispuesto en el capítulo II y, en particular, de la colaboración de las compañías aéreas y gestores aeroportuarios en la implementación de los controles sanitarios establecidos en el transporte aéreo para prevenir el contagio de la COVID-19.

La disposición adicional segunda prevé la aplicación de las Directrices EASA/ECDC al tráfico civil en las bases aéreas abiertas a dicho tráfico, conforme a lo previsto en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

La disposición adicional tercera establece que el programa «Gran Premio de España de Fórmula 1» tendrá la consideración de acontecimiento de excepcional interés público a los efectos de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

El real decreto-ley en sus disposiciones finales modifica la regulación contenida en diversas normas sectoriales y a través de las mismas se articulan un conjunto de medidas con la que se pretenden reactivar determinadas actuaciones a fin de dar respuesta inmediata en la agilización de los trámites preceptivos para el desarrollo de las actividades.

La disposición final primera modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, para impulsar y facilitar la actividad económica desarrollada por la aviación. A tales efectos, se incluye en el ámbito de aplicación de la Ley de Navegación Aérea el mismo concepto de «aeronave no tripulada» que el recogido en la normativa de la Unión Europea, para que incluya no solo las aeronaves pilotadas por control remoto sino también a los aeromodelos y a las aeronaves operadas de forma autónoma; se ajustan los regímenes de intervención administrativa de las operaciones con aeronaves no tripuladas recogidos en la ley, a los previstos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas; y se recoge una habilitación normativa al Gobierno para que pueda eximir o establecer diferentes modalidades en el cumplimiento de la obligación de aseguramiento de daños causados a terceros prevista de modo general en el artículo 127 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, para aquellas aeronaves no tripuladas que, por el bajo riesgo de sus operaciones, puedan resultar desproporcionadas.

La disposición final segunda modifica la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, suprimiendo el último inciso del apartado 2 del artículo 18 por el que se atribuye a ENAIRE, E.P.E. la condición de medio propio instrumental de la Administración General del Estado y de los poderes adjudicadores dependientes de ella.

Desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, el 17 de octubre de 2014 hasta la actualidad, ENAIRE, E.P.E. no ha recibido ningún encargo en materia de aeropuertos en su consideración de medio propio de la Administración General del Estado y de los poderes adjudicadores dependientes de ella, lo cual justifica la necesidad de proceder a la derogación de dicha disposición, por innecesaria a los fines a los que está llamada la entidad como proveedor de servicios, exclusivamente en materia de navegación aérea y espacio aéreo, teniendo en cuenta, además, que no reúne todos los requisitos que debe corresponder a un medio propio, conforme al artículo 32 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

A mayor abundamiento, la falta de medios necesarios para atender a los eventuales encargos haría necesario acudir a medios externos, lo cual parece contrario a los principios de eficacia en la gestión administrativa.

La disposición final tercera modifica el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, para establecer un régimen similar al contenido para las operaciones comerciales especializadas en el Reglamento 965/2012, de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

En concreto, se simplifican los trámites administrativos en relación con el arrendamiento de aeronaves entre titulares de un certificado de operador especial (COE) en la actividad de lucha contra incendios y salvamento y rescate que pasarían de requerir aprobación previa a simplemente a simplemente una notificación ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, agilizando notablemente estas operaciones.

De este modo se dota del dinamismo necesario el traspaso de aeronaves entre operadores que realicen una actividad esencial para la sociedad, que requiere de una gran agilidad para dar respuesta inmediata ante situaciones de emergencia derivadas de los incendios forestales y de las actividades de salvamento y rescate.

La disposición final cuarta por la que se modifica el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante permite paliar los efectos que la crisis del COVID-19 ha tenido en los tráficos regulares de pasaje o carga rodada que unen el territorio peninsular español con las Comunidades Autónomas de las Illes Balears y Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla.

La disposición final quinta modifica el artículo 101.2 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. La necesidad de propiciar un marco flexible para el escenario post COVID-19 requiere eliminar obstáculos a la normal aplicación en España de los convenios y directrices internacionales propios del ámbito de la marina mercante.

Se favorece así también a los navieros españoles que podrán adaptar a su situación los requerimientos propios de las inspecciones a las que están sujetos. Asimismo, en supuestos en los que la Administración Marítima no pueda llevar a cabo con normalidad su actividad inspectora, como ha quedado también de manifiesto con la crisis del COVID-19, contaría con el apoyo de las organizaciones autorizadas.

La disposición final sexta modifica la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto de Sociedades, modificando el régimen fiscal previsto para las autoridades portuarias, que dejan de estar parcialmente exentas del Impuesto sobre Sociedades, con el objeto de dar cumplimiento a la Decisión de la Comisión C (2018) 8676 final, de 8 de enero de 2019, relativa a la fiscalidad de los puertos en España.

Las autoridades portuarias tienen autonomía en su gestión económico-financiera sobre la base del principio de autosuficiencia económica, lo que supone que no reciben

financiación con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Por otra parte, las autoridades portuarias realizan inversiones y gastos que no están directamente destinados al servicio de las actividades portuarias pero que, sin embargo, benefician a la colectividad de la ciudadanía sin percibir contraprestación a cambio.

Lo anterior justifica la introducción de una deducción vinculada a estos gastos e inversiones.

Además, en la deducción se incluyen también los gastos y las inversiones que son compatibles con el mercado interior a tenor de lo dispuesto en el capítulo I y en el artículo 56 ter del Reglamento (UE) N° 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y, en su caso, las que puedan declararse compatibles con el mercado interior por Decisión de la Comisión Europea en cada supuesto particular de conformidad con lo previsto en el apartado 3 del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

La Comisión Europea, por medio de carta de 29 de agosto de 2019, ha dado su conformidad a la propuesta de reformulación del régimen tributario de las autoridades portuarias realizada por las autoridades competentes del Reino de España, consistente en la aceptación de la supresión de la exención como medida apropiada propuesta por la Comisión, acompañada del establecimiento de la nueva deducción de la cuota íntegra por inversiones realizadas por las autoridades portuarias, respecto de la que se considera que, o bien no constituye ayuda de Estado o bien constituye una ayuda de Estado compatible con el mercado interior. Por su parte, las autoridades competentes del Reino de España, por medio de carta de 7 de octubre de 2019, han aceptado las medidas apropiadas propuestas por la Comisión Europea a los efectos de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento (UE) 2015/1589, del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en los términos expuestos con anterioridad, por lo que hay que proceder a su incorporación al ordenamiento jurídico con carácter urgente.

La reforma que se propone en el Impuesto sobre Sociedades exige, en concordancia, la modificación del artículo 41 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que se refiere al régimen tributario de las autoridades portuarias.

La disposición final séptima modifica la disposición transitoria quinta del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, en materia de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera, en el sentido de que lo dispuesto en los apartados 3, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del anexo II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, no será de aplicación hasta el 1 de enero de 2022. Hasta entonces, se continuarán aplicando en la realización de los exámenes para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera las reglas contenidas en los artículos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 y en el anexo B) de la Orden ministerial de 28 de mayo de 1999.

Por otra parte, con el fin de homogeneizar la duración de las medidas sociales y que la retirada de las mismas no se produzca de manera desordenada, además de evitar que los beneficiarios del bono social eléctrico dejen de percibir los descuentos y beneficios previstos en la normativa, la disposición final octava introduce determinadas modificaciones en el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. En concreto, se prórroga hasta el 30 de septiembre la vigencia del bono social y se extiende hasta el 29 de septiembre la posibilidad de solicitar la moratoria en el pago del préstamo con garantía hipotecaria, cuyo plazo finaliza ahora el 5 de agosto.

Con la disposición final novena, en relación con la protección de las personas arrendatarias de vivienda en situación de vulnerabilidad, se refuerzan y extienden en el tiempo las medidas previstas en el Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, que iban a finalizar en breve plazo. De esta manera, se extiende hasta el 30 de septiembre la posibilidad de solicitar la moratoria o condonación parcial de la renta, cuando el arrendador sea un gran tenedor o entidad pública, en los términos establecidos en dicho real decreto-ley, y se amplían hasta esa misma fecha los contratos de arrendamiento de vivienda que pueden acogerse a la prórroga extraordinaria de seis meses, en los mismo términos y condiciones del contrato en vigor.

Igualmente, a fin de evitar la sucesión de impagos de créditos o préstamos sin garantía hipotecaria por parte de las personas que se encuentren en situación de vulnerabilidad económica, se extiende hasta el 29 de septiembre la posibilidad de solicitar la moratoria, en los términos establecidos en dicho real decreto-ley.

En relación a la garantía de la continuidad del suministro energético y de agua para consumidores domésticos en vivienda habitual, se extiende lo previsto en el Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, que finalizó el pasado 20 de junio de 2020. De esta manera, la garantía de suministros básicos se amplía hasta el 30 de septiembre. Igualmente, para los consumidores domésticos acogidos por esta medida, el periodo de tiempo de esta no computará a efectos de los plazos de los procedimientos de suspensión del suministro iniciados con anterioridad a dicho periodo.

Mediante la disposición final décima se modifica el apartado ñ) del artículo 159 del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, a fin de permitir la presencia de las editoras musicales en los órganos de gobierno de la entidad de gestión de derechos de propiedad intelectual al mismo tiempo que garantiza una gestión libre de influencias de los usuarios y fija un mecanismo de protección frente a posibles conflictos de intereses.

El antiguo artículo 151.13 del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual establecía, como contenido mínimo de los estatutos de las entidades de gestión de derechos de propiedad intelectual «[l]as disposiciones adecuadas para asegurar una gestión libre de influencias de los usuarios de su repertorio y para evitar una injusta utilización preferencial de sus obras y prestaciones protegidas». Este artículo pasó a ser el artículo 159.ñ) del TRLPI, con el Real Decreto-ley 2/2018, de 13 de abril, que, si bien no modificó el contenido de la letra ñ) (antiguo artículo 151.13), sí dio nueva redacción a otros apartados que constituyen contenido mínimo de los estatutos para incorporar la Directiva 2014/26/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, y la Directiva (UE) 2017/1564 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2017.

La Ley 2/2019, de 1 de marzo, precisó sin embargo esta obligación y por tanto modificó a su vez el artículo en cuestión, exigiendo que los estatutos de las entidades de gestión deberán «velar por que aquellos titulares de derechos que pertenezcan a empresas usuarias no ocupen puestos en los órganos de gobierno y no participen en las tomas de decisión en que pudiera existir un conflicto de interés».

Si bien el propósito de dicha reforma era adecuado, la aplicación a algunas entidades de gestión de la obligación introducida en el artículo 159.ñ) del TRLPI por la Ley 2/2019, de 1 de marzo, impide la presencia de parte de sus miembros en sus órganos de gobierno y representación, lo que puede en algunos casos impedir la regeneración necesaria en los órganos de gobierno de la entidad y dificultar la garantía de una gestión de derechos eficaz, transparente y competitiva a nivel internacional, libre al mismo tiempo de las influencias de los usuarios. Por un lado, algunos miembros de gran relevancia en determinadas industrias culturales se verían privados del ejercicio de sus derechos; unos derechos que habían venido ejerciendo hasta dicha reforma, siendo suficientes las salvaguardas establecidas en los Estatutos de la entidad para evitar los conflictos de intereses. Por otro lado, la redacción actual del artículo 159.ñ) crea al mismo tiempo una

anomalía en el entorno europeo e internacional de las entidades de gestión de derechos de propiedad intelectual, que incapacita a algunos de nuestros autores y editores a competir en el mercado digital de contenidos en igualdad de condiciones con otros autores y editores musicales. Respecto a este último punto, es importante resaltar la estrecha vinculación que existe entre las entidades de gestión a nivel internacional. Las entidades españolas no solo representan en España los derechos de sus miembros, también representan los derechos de los miembros de aquellas entidades de gestión extranjeras con las que tienen firmados los correspondientes contratos de representación recíproca.

Como ejemplo puede señalarse que la presencia de los editores musicales en los órganos de gobierno de las entidades de gestión de música de nuestro entorno es la regla general. Es así en todas las sociedades de gestión de estos derechos en el ámbito de la Unión Europea, destacando los casos de entidades de gestión tan relevantes a nivel europeo como SACEM (Francia), SIAE (Italia), PRS (Reino Unido) GEMA (Alemania), AKM (Austria) o SPA (Portugal), pertenecientes todas ellas a la Confederación Internacional de Sociedades de Autores y Compositores (CISAC). También es la regla general en el resto de los principales mercados de derechos de propiedad intelectual del mundo en el ámbito musical, como EEUU, Corea, Japón y América Latina.

Por otro lado, la disposición final undécima modifica el Real Decreto-ley 5/2015, de 30 de abril, de medidas urgentes en relación con la comercialización de los derechos de explotación de contenidos audiovisuales de las competiciones de fútbol profesional, con el fin de aclarar el alcance de los contenidos audiovisuales cuya explotación puede ser objeto de comercialización, tras la redacción dada al mismo por el Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo; garantizando la seguridad jurídica de los distintos agentes intervinientes.

La disposición final duodécima, por la que se modifica el Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, contiene previsiones dirigidas a garantizar la eficacia de las medidas establecidas para los centros de trabajo en el artículo 7 de dicho texto legal. Tal precepto establece que, sin perjuicio del cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales y del resto de la normativa laboral que resulte de aplicación, los titulares de las empresas o, en su caso, los directores de centros y entidades deberán adoptar una serie de medidas para la protección de las personas trabajadoras y la prevención del contagio en los centros de trabajo.

Aun tratándose de medidas de salud pública, la eficacia de las mismas y la garantía de su cumplimiento aconseja habilitar a los funcionarios de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como a los funcionarios de las administraciones de las comunidades autónomas a los que se refiere el artículo 9.2 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, para la vigilancia de su cumplimiento, lo que permite dar un tratamiento integral y optimizar los recursos públicos. Así pues, se incluye en el ámbito de la habilitación la facultad de vigilar el cumplimiento de las obligaciones exigibles en materia de higiene en los centros de trabajo, de protección personal de las personas trabajadoras y de adaptación de las condiciones de trabajo, la organización de los turnos o la ordenación de los puestos de trabajo y el uso de las zonas comunes.

Al mismo tiempo, se establece un tipo infractor específico y autónomo que contiene la conducta empresarial consistente en incumplir las obligaciones previstas en el artículo 7.1 a), b), c) y d) del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, que se califica como infracción grave, remitiéndose en cuanto a la graduación y a las cuantías de las sanciones a imponer a las previstas para las infracciones graves de prevención de riesgos laborales.

En estos casos la instrucción y resolución del procedimiento sancionador corresponderá a las autoridades laborales autonómicas conforme al texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto y al Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto 928/1998, de 14 de mayo.

La vigencia de esta habilitación extraordinaria está vinculada a la prevista por el artículo 2.3 del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, para las medidas establecidas por el artículo 7.1 del mismo texto.

La disposición final decimotercera relaciona los títulos competenciales que amparan al Estado para dictar el presente real decreto-ley.

La disposición final decimocuarta introduce una salvaguarda del rango de ciertas disposiciones de rango inferior modificadas por el presente real decreto-ley.

La disposición final decimoquinta introduce una habilitación para su desarrollo reglamentario, a favor del Gobierno y del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Por último, la disposición final decimosexta determina el momento de entrada en vigor del real decreto-ley que tendrá lugar al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

### III

El artículo 86 de la Constitución Española permite al Gobierno dictar decretos-leyes «en caso de urgente y extraordinaria necesidad», siempre que no afecten al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título I de la Constitución, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general.

En relación al primer aspecto, esto es, la concurrencia del presupuesto habilitante de «extraordinaria y urgente necesidad», el empleo de este instrumento normativo con rango de ley está condicionado a la existencia de circunstancias concretas que «por razones difíciles de prever, [se] requiere de una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de leyes» (STC 6/1983, de 4 de febrero).

El Tribunal Constitucional ha declarado que esa situación de extraordinaria y urgente necesidad puede deducirse «de una pluralidad de elementos», entre ellos, «los que quedan reflejados en la exposición de motivos de la norma.» (STC 6/1983, de 4 de febrero).

Por su parte, entre la situación de extraordinaria y urgente necesidad que habilita el empleo del Real Decreto-ley y las medidas contenidas en él debe existir una «relación directa o de congruencia».

Por tanto, respecto de la concurrencia del presupuesto de la extraordinaria y urgente necesidad, la doctrina del Tribunal Constitucional exige, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno para su aprobación», es decir, lo que ha venido a denominarse la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella.» (STC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

Así, como señala el Tribunal Constitucional, el real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional, el fin que justifica la legislación de urgencia sea subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno (SSTC 6/1983, de 4 de febrero, F.5; 11/2002, de 17 de enero, F.4; 137/2003, de 3 de julio, F.3; 368/2007, FJ 10; 31/2011, de 17 de marzo, FJ 4; 137/2011, de 14 de septiembre, FJ 6; y 100/2002, de 8 de mayo, FJ 8).

Y todo ello concurre en el presente caso, las circunstancias que justifican el contenido de las disposiciones incluidas en el presente real decreto-ley, son la crisis sanitaria derivada por la rápida propagación del COVID-19 y sus efectos económicos y sociales desfavorables que han puesto de manifiesto y acrecentado la necesidad de que poderes públicos adopten inmediatamente medidas que minimicen y mitiguen en grave impacto negativo en los sectores del transporte y de la vivienda.

En este sentido y en relación con las medidas incluidas en el capítulo II en el ámbito del sector del transporte aéreo, concurren en el presente caso las circunstancias de extraordinaria y urgente, dada la perentoria necesidad de incorporar al ordenamiento interno las Directrices EASA/ECDC al objeto de establecer medidas proporcionadas y eficaces que prevengan la propagación de la COVID-19 en el transporte aéreo, ante la paulatina recuperación de la normalidad, al tiempo que se coadyuva a la recuperación de la actividad turística, esencial para el restablecimiento de la actividad económica del país.

Las medidas propuestas pretenden, como se ha señalado, implementar las Directrices EASA/ECDC para que gestores aeroportuarios y compañías aéreas pongan en marcha las medidas de gestión de los pasajeros y personal de aviación civil ante la pandemia COVID-19, minimizando los riesgos de contagio tanto en las instalaciones aeroportuarias, como durante las diferentes etapas del viaje, en particular ante el restablecimiento del transporte aéreo intracomunitario e internacional, al tiempo que ofrece seguridad a los pasajeros y coadyuva a la recuperación de una actividad económica esencial cual es el turismo.

Respecto de las medidas previstas en el capítulo III en el sector del transporte marítimo, la adopción de medidas de carácter económico mediante Real Decreto-ley ha sido avalada por el Tribunal Constitucional siempre que concurra una motivación explícita y razonada de la necesidad –entendiendo por tal que la coyuntura económica exige una rápida respuesta– y la urgencia –asumiendo como tal que la dilación en el tiempo de la adopción de la medida de que se trate mediante una tramitación por el cauce normativo ordinario podría generar algún perjuicio.

Ninguna duda ofrece que la situación que afronta nuestro país como consecuencia de la declaración de emergencia de salud pública de importancia internacional, la declaración de estado de alarma, y las consecuencias que ello ha tenido en la economía nacional, que motivaron la concurrencia de motivos de extraordinaria y urgente necesidad para adoptar las medidas contenidas en el Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, se mantienen actualmente. En el actual escenario de contención de los efectos económicos negativos del COVID-19 es urgente y necesario asegurar la operatividad de los puertos de interés general, a la vez que se adoptan medidas de contenido económico para afrontar sus consecuencias. Tal es el caso, de los tráficos regulares de pasaje o carga rodada que unen el territorio peninsular español con las Comunidades Autónomas de las Illes Balears y Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla, que se han visto afectados por las medidas de contención que en el ámbito del transporte marítimo que han sido adoptadas por la crisis del COVID-19, siendo urgente la adopción de medidas económicas que aminoren el impacto económico que han sufrido las navieras.

Se requiere asimismo la autorización con carácter urgente del incremento de la capacidad de endeudamiento de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora prevista en el capítulo IV a fin de poder hacer frente a sus obligaciones en un contexto en el que la gestión de la crisis ocasionada por el COVID-19 ha restringido de forma muy significativa la movilidad de los ciudadanos, lo que ha limitado la obtención de ingresos por parte del Grupo RENFE-Operadora. Asimismo, durante este periodo se han establecido la prestación de unos servicios mínimos, en el caso de los servicios declarados obligación de servicio público, como son Cercanías y Media Distancia, y un porcentaje mínimo de reducción en los servicios comerciales, Alta Velocidad y Larga Distancia, lo cual ha supuesto que los costes variables derivados de la prestación de los servicios no se hayan reducido en la misma proporción que los ingresos. De este modo, para hacer frente a sus obligaciones habiendo reducido sus ingresos comerciales, el Grupo RENFE-Operadora ha de endeudarse en mayor medida de lo previsto presupuestariamente.

La situación de tesorería en la que se encuentra la Sociedad SEITT no le permitirá hacer frente a los pagos en este ejercicio derivados de la ejecución de las obras en marcha por el convenio suscrito en materia de ferrocarriles, según las previsiones actuales de pago.

En el proyecto de presupuestos de 2020, se incluyó para la aplicación 17.20.451N.852 la dotación suficiente para atender los 140.696.260 previstos para este año en el convenio. Pero dado que finalmente, la tramitación de dicho proyecto de ley no se va a realizar, han

quedado sin cobertura presupuestaria las aportaciones previstas para el convenio en el Acuerdo de Consejo de Ministros aprobado el 20 de diciembre de 2019, dado que se mantiene la situación de prórroga del PGE-2018.

De acuerdo con lo previsto por el artículo 55 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, es precisa una norma con rango de Ley para la aprobación de un crédito extraordinario que permita atender las necesidades de pago.

La situación de crisis generada por el COVID-19 no ha permitido la tramitación y aprobación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2020, donde estaba prevista la inclusión en la aplicación 17.20.451N.852. de la dotación prevista en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 20 de diciembre de 2019 para dotar al convenio.

La no dotación de los créditos necesarios puede suponer que deba ser suspendida la actividad en determinadas obras con el consiguiente efecto en la economía, agravando aún más los producidos por la crisis de la COVID-19, por lo que se dan las condiciones de urgencia y extraordinaria necesidad precisas. Por ello es preciso dotar al menos de parte de la cantidad prevista para 2020.

En cuanto al capítulo V, se considera de extraordinaria y urgente necesidad la aprobación de las medidas contenidas en la Sección 1ª si tenemos en cuenta la incidencia del COVID-19 en las empresas del sector del transporte por carretera, tanto de mercancías como de pasajeros de autobús, que se han visto muy afectados, y en muchos casos seguirán estándolo durante los próximos meses. Uno de los principales problemas a los que se enfrentan y que está dañando su liquidez mes a mes, haciendo que muchos de los autónomos y empresas se enfrenten a dificultades para hacer frente a sus obligaciones y por tanto para garantizar su supervivencia, es el pago de las cuotas de vehículos utilizados, que debe realizar de forma periódica independientemente del volumen de ingresos que obtengan. En ambos casos, estamos hablando de actividades que cuentan con una gran importancia en la economía y el empleo tanto directa, como indirecta, como herramienta fundamental para el turismo en el caso discrecional en autobús, y como medio para el abastecimiento de los consumidores finales y de los distintos sectores industriales, en el caso del transporte de mercancías.

Con respecto al artículo 24 de la Sección 2ª del citado capítulo V, reequilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, la urgente y extraordinaria necesidad viene determinada por el impacto de la crisis sanitaria del COVID-19 en el sector de servicios de transporte de viajeros por carretera. La drástica reducción de la demanda durante el estado de alarma, de entre el 90% y el 100%, ha generado graves problemas de liquidez en las empresas, poniendo en riesgo la viabilidad de los servicios en un sector intensivo en recursos humanos y capital. Estos problemas de liquidez se trasladan a la solvencia empresarial, una vez que las medidas relacionadas con la inyección de liquidez o reducción de costes variables desaparecen. Además, las medidas adoptadas por la administración sanitaria han provocado el incremento de costes asociados a la protección de los trabajadores y de los usuarios, mediante la utilización de equipos de protección individual, instalación de elementos de protección, desinfección y limpieza adicional de vehículos, y limitaciones a la ocupación.

Es necesario preservar la actividad de los operadores de este tipo de movilidad para que, una vez superada la crisis y levantadas las restricciones a la movilidad, las empresas tengan la capacidad para garantizar la prestación de servicios y preservar el sistema de transporte público en nuestro país, ofreciendo los niveles necesarios para atender la demanda de movilidad de las personas, como condición básica de su calidad de vida y para sus necesidades cotidianas, así como para acceder a los servicios públicos básicos y a otros de carácter esencial.

Por lo que se refiere a las condiciones de reequilibrio económico de determinadas concesiones de obras previsto en el artículo 25, la extraordinaria y urgente necesidad se justifica en garantizar la viabilidad de aquellas concesiones solo en aquellos casos cuya continuidad esté en peligro como consecuencia de la situación de crisis sanitaria planteada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por el Estado para combatirlo durante el estado



de alarma. En este tipo de concesiones la citada crisis y las medidas adoptadas han producido un efecto común que justifica una respuesta legal unitaria: en todas ellas la limitación a la circulación de personas ha reducido el tráfico de vehículos, del que, en mayor o menor medida, dependen los ingresos de dichas concesiones, y en algunas de ellas se ha limitado la prestación de ciertos servicios como restauración, y otros. Ahora bien, procede tener en cuenta la larga duración de estos contratos y la asunción del riesgo por el concesionario, y valorar si esa reducción temporal del tráfico imposibilita ejecutar estos contratos. Por tanto, se hace preciso adoptar una respuesta normativa inmediata en un plazo más breve que le requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes y habida cuenta que la aplicación de las previsiones contractuales no permite la respuesta adecuada a la situación excepcional derivada del COVID-19.

Respecto a las medidas incluidas en los artículos 26 a 29, las empresas de transporte por carretera, tanto de mercancías como especialmente de viajeros, han sufrido una notable reducción de su actividad como consecuencia de la declaración del estado de alarma, así como de la crisis generada por el COVID-19. En dicho contexto, es necesario adoptar medidas urgentes y excepcionales de simplificación de cargas administrativas, como la ampliación del período del visado de sus autorizaciones, la ampliación del plazo para rehabilitar las autorizaciones invalidadas por incumplimiento de los requisitos del visado, así como aportar seguridad jurídica sobre el comienzo del nuevo sistema de exámenes para la obtención del certificado de competencia profesional, con el fin de aliviar las dificultades de su operativa empresarial.

Respecto de las medidas incluidas en el capítulo VI, la necesidad de regulación urgente de las especialidades del derecho de superficie o concesión demanial para la promoción del alquiler asequible o social mediante la colaboración entre Administraciones Públicas y la iniciativa privada responde a circunstancias reales, actuales y de difícil previsión, que son subsumibles en la «extraordinaria y urgente necesidad». Se aprecia igualmente la idoneidad y adecuación entre la situación que motiva su adopción, crisis económico derivada de la pandemia de COVID-19 y la necesidad creciente de incrementar el parque de viviendas destinadas al alquiler asequible o social para responder a la necesidad de amplios grupos de población que se encuentran en situación de vulnerabilidad, y las medidas articuladas para combatirla y revertirla (regulación específica tanto de los instrumentos de colaboración interadministrativa como de las fórmulas de cooperación público privada a través de las que se incrementará el parque de viviendas destinadas a ese tipo de arrendamiento).

Igualmente, la situación y las necesidades que motivan las medidas relativas a la disposición de remanentes de fondos transferidos por el Estado a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 así como el mantenimiento de la condición de convenidos de los préstamos concedidos al amparo de los sucesivos planes estatales de vivienda, aunque se acojan a las moratorias reguladas por la pandemia del COVID-19, amparan el empleo de este instrumento normativo.

Son subsumibles en la «extraordinaria y urgente necesidad», la necesidad de optimización inmediata de los recursos para atender transitoriamente, no solo a los arrendamientos de vivienda habitual que han devenido vulnerables o incrementado su vulnerabilidad a consecuencia de la crisis económica y social de la pandemia del COVID-19 sino también, para atender determinadas actuaciones en materia de vivienda urgentes y necesarias que no pueden ser relegadas a consecuencia de la misma y a determinados colectivos: mujeres víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otros colectivos vulnerables, todos ellos con vulnerabilidad acrecentada, sin duda a consecuencia de la pandemia.

Por su parte, el mantenimiento de la condición de convenidos a los préstamos indicados atiende a la extraordinaria y urgente necesidad de evitar que las moratorias que por razón del COVID-19 se hayan concedido en dichos préstamos devengan perjudiciales para los prestatarios, todo ello con el fin de dar una solución transitoria que facilite el pago

de las cuotas de dichos préstamos a aquellos que tienen dificultades para afrontarlas a consecuencia del impacto económico y social de la pandemia del COVID-19, ayudando así a los prestatarios que ahora lo necesitan.

La extraordinaria y urgente necesidad de la modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, recogida en la disposición final primera, queda justificada por la necesidad de adecuar la definición de aeronave no tripulada a la prevista en la normativa de la Unión Europea, al objeto de permitir la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, y la adopción de las disposiciones nacionales para su íntegra aplicación, de modo que no se limite el desarrollo del sector frente al entorno europeo por un retraso en su aplicación, en particular en un contexto de necesaria reactivación económica tras el impacto de la emergencia sanitaria por la COVID-19.

La disposición final segunda resulta fundamental para no lastrar a ENAIRE aún más a las vicisitudes del sector. El mantenimiento de la condición de medio propio, teniendo en cuenta que no reúne todos los requisitos que debe corresponder a un medio propio, conforme al artículo 32 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, implica una importante limitación operativa a la misma dado que, de una parte, no podrá recibir encargos pero al mismo tiempo, tampoco puede participar en los procedimientos para la adjudicación de contratos convocados por la Administración General del Estado y poderes adjudicadores dependientes de ella de los que sea medio propio, situándole en una desventaja respecto de otras entidades públicas prestadoras de servicios de navegación aérea de otros Estados.

La extraordinaria y urgente necesidad de la modificación que introduce la disposición final tercera en el apartado TAE.ORO.COE.110 del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, queda justificada por la necesidad de dotar a las actividades de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, de un instrumento que les permita la rápida respuesta que exige la atención de estas emergencias, al sustituir la autorización para el arrendamiento de aeronaves entre titulares de un certificado de operador especial (COE) y la cesión de arrendamiento con tripulación, por una mera comunicación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, lo que resulta especialmente relevante para atender la campaña estival de lucha contra incendios.

Con la adopción de esta medida, del centenar de operaciones de arrendamiento que se realizan anualmente en el sector de lucha contra incendios, en prácticamente la mitad de ellas bastará con la comunicación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, agilizando notablemente estas operaciones y permitiendo la disponibilidad de medios para atender a las emergencias.

Adicionalmente, la medida habilita un instrumento para que las Administraciones Públicas responsables de atender estas emergencias den respuesta a las situaciones imprevistas que puedan surgir en el desarrollo de la actividad cuando para ello requieran mayores dotaciones a las inicialmente disponibles, en particular en las épocas de mayor riesgo, cual es el caso, como se ha indicado, de las campañas estivales de lucha contra incendios.

Asimismo, en el ámbito marítimo, la pandemia del COVID 19 ha supuesto para la Administración Marítima y para el sector una paralización de las inspecciones que obligatoriamente se ha de realizar de acuerdo con nuestros compromisos internacionales, que ahora abocará a una situación de bloqueo sin la ayuda de las organizaciones reconocidas y autorizadas para actuar de acuerdo con la normativa de la Unión Europea y la española. Esta situación puede perjudicar gravemente a los buques españoles a su paso por puertos de otros Estados cuando les requieran contar con sus certificados, si estos no se hubieran emitido a tiempo a causa de esta paralización.

Por ello, es indispensable contar con un sistema de inspección de buques que permita, al mismo tiempo, garantizar la seguridad de la navegación, el cumplimiento por parte de España de los convenios internacionales en estas materias y la prevención de la contaminación marina en los términos que derivan de la modificación introducida en la

disposición final sexta. Seguir el procedimiento legislativo ordinario supone mantener un sistema poco eficiente en relación con el que ya siguen los países de nuestro entorno y con un coste notable para los navieros españoles.

La extraordinaria y urgente necesidad de la disposición final séptima queda justificada en la imposibilidad del cumplimiento del plazo previsto en el disposición transitoria del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional de Transporte por Carretera.

Efectivamente, de acuerdo con la citada disposición transitoria quinta, el nuevo sistema de realización de los exámenes de competencia profesional que regula el Anexo II del Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre debería empezar a funcionar el 1 de julio de 2020, fecha de imposible cumplimiento para todas las Administraciones implicadas, por lo que es necesario posponer la entrada en vigor del nuevo esquema de exámenes al 1 de enero 2020.

Dicho aplazamiento de la entrada en vigor se incluía en una norma reglamentaria cuya tramitación se ha visto retrasada como consecuencia de la situación ocasionada por el COVID-19, por lo que no será posible su aprobación antes del 1 de julio de 2020, lo cual hace necesaria una modificación urgente de dicho plazo, que aporte seguridad jurídica a los aspirantes y empresas afectadas.

Igualmente, la grave situación en el ámbito económico y social que están afrontando los hogares en España, y las especiales consecuencias que ello puede tener, de un modo particular, sobre aquellos que residen en una vivienda en alquiler, justifican la extraordinaria y urgente necesidad de la adopción de las medidas incluidas en las disposiciones finales octava y novena mediante determinadas modificaciones del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 y del Real Decreto-ley 11/2020, de 30 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito de social y económico para hacer frente al COVID-19, teniendo en cuenta el impacto de la crisis sanitaria y de las medidas adoptadas en el contexto del estado de alarma recientemente concluido, y con el objetivo de realizar una transición efectiva a una nueva normalidad, que salvaguarde la protección de los hogares más vulnerables.

La extraordinaria y urgente necesidad de la modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual mediante la disposición final décima, se justifica en la exigencia de asegurar la competitividad y homologación internacional del sistema de gestión colectiva española.

España es una potencia cultural, la elevada demanda de contenidos culturales creados en nuestro país exige maximizar el potencial de desarrollo de las industrias culturales y colectivas de nuestro país. Para ello, es necesario contar con un sistema de gestión colectiva de derechos de propiedad intelectual capaz de competir en el mercado único europeo digital de contenidos y de dotar a los autores españoles y demás titulares de derechos de herramientas con las que difundir sus repertorios creativos en igualdad de condiciones que el resto de los Estados miembros de la Unión Europea.

El dinamismo de las industrias culturales y creativas españolas, las cuales aportan más de un 3 % al PIB nacional, sumado al potencial del español como segunda lengua materna en el mundo, con más de 580 millones de hablantes, y tercer idioma en Internet, colocan al sector cultural español en una posición estratégica para ayudar a la recuperación económica de España tras la crisis de la COVID-19, reforzando el mercado nacional e intensificando su presencia en los mercados internacionales, en particular aquellos en los que el idioma español está presente.

La situación provocada por el impacto económico y social del COVID-19 y su impacto en las industrias creativas y culturales, así como en la situación económica de los titulares de derechos de propiedad intelectual ha acrecentado la urgencia de hacer frente a las deficiencias constatadas que perjudican a los autores y titulares de derechos de nuestro país. Por ello, se considera de extraordinaria y urgente necesidad hacer frente a esta

situación, que obliga a no demorar más la adopción de tales medidas para que estas contribuyan de manera definitiva a relanzar las industrias culturales y creativas de nuestro país y, con ellas, una parte esencial de la economía española, mediante una modificación normativa que sirva para garantizar una representación equitativa de los distintos titulares de derechos de las entidades de gestión, evitando los conflictos de intereses que pudieran surgir en el caso de editoriales participadas en todo o en parte por empresas usuarias del repertorio de las entidades de gestión y ayudando a nuestros autores y empresas culturales a alcanzar una posición competitiva en el mercado único digital de contenidos.

La urgencia de la modificación del Real Decreto-ley 5/2015, de 30 de abril, de medidas urgentes en relación con la comercialización de los derechos de explotación de contenidos audiovisuales de las competiciones de fútbol profesional, operada mediante la disposición final undécima, se fundamenta en la necesidad de aclarar el alcance de los contenidos audiovisuales a comercializar, tras la modificación introducida en su artículo 1 por el Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo. Es preciso garantizar de forma inmediata la seguridad jurídica de operadores, clubes y demás intervinientes en la comercialización de los contenidos, de modo que puedan conocer el alcance de estos en sus relaciones comerciales.

La pandemia provocada por la COVID-19 paralizó toda la actividad deportiva profesional y no profesional, reduciendo las vías de financiación de las federaciones deportivas, campeonatos y deportistas exclusivamente a las subvenciones estatales. En este contexto, el fútbol, como gran motor económico del deporte español, es clave por su capacidad de tracción respecto al resto del sector en España en la etapa de reconstrucción que ha de acometerse con carácter inmediato. Estas circunstancias motivaron la modificación del Real Decreto-ley 5/2015, de 30 de abril, por el Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril; tal y como se indica en el Preámbulo del mismo. Procede ahora concretar simplemente el alcance de los contenidos audiovisuales cuya explotación puede ser objeto de comercialización, con arreglo a dicha normativa.

El carácter extraordinario y urgente de la disposición final duodécima viene dado por la necesidad de asegurar la efectividad de las obligaciones establecidas en el artículo 7 del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, para prevenir los riesgos de transmisión en los centros de trabajo, lugares de posibles rebrotes.

Los centros de trabajo constituyen espacios proclives a la propagación del virus, como demuestra el hecho de que una parte importante de los rebrotes de contagio habidos hasta el momento, tanto en España como en otros países de la Unión Europea, se haya producido en los centros de trabajo.

La habilitación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en la vigilancia del cumplimiento de las normas de salud pública supondrá un importante refuerzo en la tarea de prevención de los contagios en los centros de trabajo mediante una acción inspectora adecuada a las necesidades de una respuesta ágil para controlar la pandemia y un marco jurídico inequívoco en la respuesta a los posibles incumplimientos constatados. Además, se inserta en origen y esencia de la Inspección de Trabajo que no es otro que el de la protección de los derechos de los trabajadores.

Se trata, por tanto, de una habilitación extraordinaria motivada por lo extraordinario de la situación actual de la pandemia, y limitada en el tiempo.

De acuerdo con lo expuesto, en las medidas que se adoptan en el presente real decreto-ley concurren las circunstancias de «extraordinaria y urgente necesidad» que exige el artículo 86 de la Constitución Española como presupuestos habilitantes para recurrir al instrumento jurídico del real decreto-ley, considerando, por otra parte, que los objetivos que se pretenden alcanzar con el mismo no pueden conseguirse a través de la tramitación de una ley por el procedimiento de urgencia.

Por lo que respecta al segundo aspecto, como señala el referido artículo 86.1 de nuestra Constitución Española, los reales decretos-leyes «no podrán afectar al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos

regulados en el Título I, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general». Ninguna de las medidas del presente real decreto-ley afecta a estas materias.

En este sentido, y en relación con la prohibición de afectación a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título I de la Constitución Española, ha de tenerse en cuenta la consolidada doctrina constitucional que resume la STC 139/2016, de 31 de julio (FJ 6): «1.º (...) este Tribunal ha rechazado una interpretación extensiva de dicho límite que supondría el vaciamiento de la figura del decreto-ley, haciéndolo «inservible para regular con mayor o menor incidencia cualquier aspecto concerniente a las materias incluidas en el título I de la Constitución»; 2.º) La cláusula restrictiva debe ser entendida de modo que no se reduzca a la nada la figura del decreto-ley, de suerte que lo que se prohíbe constitucionalmente es que se regule un régimen general de estos derechos, deberes y libertades o que vaya en contra del contenido o elementos esenciales de algunos de tales derechos (STC 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 8, confirmada por otras posteriores); 3.º) El Tribunal no debe fijarse únicamente en el modo en que se manifiesta el principio de reserva de ley en una determinada materia, sino más bien ha de examinar si ha existido “afectación” por el decreto-ley de un derecho, deber o libertad regulado en el título I CE, lo que exigirá tener en cuenta la configuración constitucional del derecho, deber o libertad afectado en cada caso e incluso su ubicación sistemática en el texto constitucional y la naturaleza y alcance de la concreta regulación de que se trate (...)».

Adicionalmente, las previsiones de esta propuesta articuladas en torno al primero de los ejes citados inicialmente, esto es, las dirigidas a proteger la salud de los trabajadores y viajeros, responden al mandato constitucional dirigido a los poderes públicos por el artículo 43.2 de la Constitución Española, no regulan el régimen general de los derechos contenidos en el título I, y se juzgan proporcionadas al bien público que se trata de proteger. En este sentido, el Tribunal Constitucional se ha pronunciado sobre la efectividad del derecho a la protección de la salud contemplado en el artículo 43 de la Constitución Española, pues en su condición de principio rector dirigido a orientar y determinar la actuación de todos los poderes públicos, estatales y autonómicos, obliga «a desarrollar la acción normativa que resulte necesaria para asegurar el cumplimiento de esos mandatos constitucionales» (STC 113/1989, de 22 de junio, FJ 3), es decir a establecer las normas precisas para garantizar la organización y tutela de la salud pública a través de los medios necesarios.

Por lo que respecta a las medidas tributarias contenidas en este real decreto-ley, no vulneran el artículo 31 de la Constitución ya que, como se señala en la STC 100/2012 (FJ9), no alteran «de manera relevante la presión fiscal que deben soportar los contribuyentes y, por consiguiente, no ha provocado un cambio sustancial de la posición de los ciudadanos en el conjunto del sistema tributario, de manera que no ha afectado a la esencia del deber constitucional de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos que enuncia el artículo 31.1 CE.» (SSTC 137/2003, de 3 de julio, FJ 7; y 108/2004, de 30 de junio, FJ 8).

Por otro lado, la STC 3/1988 (relativa al Real Decreto-ley 3/1979, de 26 de enero, sobre protección de la seguridad ciudadana, FJ 6) considera que el establecimiento de infracciones o sanciones administrativas por decreto-ley no afecta al artículo 25 de la Constitución. Las normas sancionadoras incluidas en este real decreto-ley resultan necesarias para asegurar el cumplimiento de las previsiones en él contenidas.

A la vista de lo indicado, debe señalarse que este real decreto-ley no afecta a las materias vedadas a este instrumento normativo, esto es, «al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título Primero, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general».

#### IV

Este real decreto-ley se ajusta a los principios de buena regulación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, al responder a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

De acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa se fundamenta en el interés general que supone atender a las circunstancias derivadas de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 y que tienen como fin último la protección de la salud de la población y así como dar respuesta a la necesidad de minimizar los efectos desfavorables de carácter socioeconómico en los sectores del transporte y la vivienda, garantizando el restablecimiento y recuperación de la actividad económica, siendo este el momento de adoptar medidas adicionales para subvenir a estas necesidades que no han podido ser cubiertas con los instrumentos aprobados hasta la fecha y constituyendo este real decreto-ley el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

La norma es acorde con el principio de proporcionalidad al contener la regulación imprescindible para lograr los objetivos previamente desarrollados, ya que las medidas que ahora se regulan resultan complementarias a las que se han ido adoptando, tienen en cuenta las singularidades y especificidades del sector al que se aplica cada una de ellas de garantizar, así como la evolución y efectos que en cada uno de ellos ha tenido la crisis ocasionada por el COVID-19.

Igualmente, se ajusta al principio de seguridad jurídica, siendo coherente con el derecho de la Unión Europea y el resto del ordenamiento jurídico, siguiendo los principios rectores de la política social y económica.

Asimismo, cumple también el principio de transparencia, ya que identifica claramente su propósito y se ofrece una explicación, sin que se hayan realizado los trámites de participación pública que se establecen en el artículo 26 de la Ley 50/1997, del Gobierno, al amparo de la excepción que, para los reales decretos-leyes, regula el apartado 11 del aludido precepto.

Por último, en relación con el principio de eficiencia, este real decreto-ley no impone carga administrativa alguna adicional a las existentes con anterioridad. Al contrario, con carácter general todas las medidas, y en particular el conjunto de las que se articulan en torno al tercer eje que fundamenta el presente real decreto-ley reducen las cargas administrativas, simplificando y acelerando determinados procedimientos administrativos, velando por la seguridad jurídica y teniendo en cuenta la capacidad administrativa de las instituciones para dar respuesta inmediata en la agilización de los trámites preceptivos para el desarrollo de las actividades.

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 13ª, 16ª, y 20ª que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; sanidad exterior, bases y coordinación general de la sanidad; marina mercante y abanderamiento de buques, puertos de interés general, aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Adicionalmente, el capítulo III, los artículos 32 y 33, la disposición adicional tercera, así como las disposiciones finales cuarta y sexta se dictan al amparo de las competencias exclusivas que corresponden al Estado en materia de Hacienda General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1. 14.ª de la Constitución Española.

Por su parte, los artículos 18 a 23, artículo 30 y las disposiciones finales octava y novena se amparan adicionalmente en las competencias exclusivas que corresponden al Estado en materia de legislación mercantil, procesal y civil, conforme al artículo 149.1. 6ª y 8ª de la Constitución Española.

Los artículos 24 y 25, que afectan únicamente a los contratos de concesión de competencia estatal, se dictan al amparo del artículo 149.1. 18ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas.

Los artículos 26 a 29 y la disposición final séptima se dictan al amparo del artículo 149.1. 21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, así como tráfico y circulación de vehículos a motor.

La disposición final décima se dicta al amparo del artículo 149.1 9ª de la Constitución Española, que establece la competencia exclusiva del Estado en materia de legislación sobre propiedad intelectual e industrial.

La disposición final undécima se dicta al amparo de las competencias del artículo 149.1.13.ª y 27.ª de la Constitución Española que reservan al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y sobre las normas básicas del régimen de prensa, radio y televisión y, en general, de todos los medios de comunicación social, sin perjuicio de las facultades que en su desarrollo y ejecución correspondan a las comunidades autónomas.

La disposición final duodécima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 7.ª y 16.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de legislación laboral y en sanidad exterior, bases y coordinación general de la sanidad.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministro de Derechos Sociales y Agenda 2030, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de julio de 2020,

DISPONGO:

#### CAPÍTULO I

##### Disposiciones generales

###### Artículo 1. *Objeto.*

Constituye el objeto de este real decreto-ley la aprobación de un conjunto de medidas necesarias a efectos de la reactivación económica en el sector de los transportes y en el ámbito de la vivienda, protegiendo la salud de los trabajadores y viajeros, garantizando la disponibilidad de los bienes y los servicios esenciales; proporcionando liquidez a las empresas y reduciendo las cargas administrativas.

#### CAPÍTULO II

##### Medidas en el sector del transporte aéreo

###### Artículo 2. *Medidas de gestión de pasajeros aéreos y del personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19.*

Los gestores de los aeropuertos situados en el territorio nacional; las compañías aéreas que operen en dichos aeropuertos, incluidas las que realicen operaciones de aerotaxi y quienes realicen operaciones de aviación general; los pasajeros que transiten por estas infraestructuras; y las empresas que desarrollen servicios auxiliares en el aeropuerto, así como, en general, todo el personal que intervenga en la realización de las operaciones aéreas deberán aplicar las medidas establecidas en este capítulo en orden a minimizar el riesgo de contagio del SARS-Cov-2 en el transporte aéreo.

Para las medidas que deban implementar los aeropuertos de competencia autonómica y las empresas que prestan servicios auxiliares en ellos, se estará a lo que, en su caso, establezcan las respectivas comunidades autónomas.

###### Artículo 3. *Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19.*

1. El Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo, previsto en la Orden PRE/248/2003, de 6 de febrero, por la que se crea el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo y se determinan su composición y funciones, en adelante Comité de Facilitación, establecerá en castellano las directrices operativas para la gestión de

pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, aplicables a las operaciones desarrolladas en los aeropuertos situados en territorio nacional, incorporando al ordenamiento jurídico interno las adoptadas por Agencia de la Unión Europea para la Seguridad de la Aviación (EASA) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC), así como sus sucesivas modificaciones, adaptadas a las especificidades de España, en adelante, Directrices EASA/ECDC adaptadas, y establecerá, atendiendo a la naturaleza, dificultad y medios necesarios para su implementación, el plazo máximo en que los sujetos obligados por ellas están obligados a su cumplimiento.

Las Directrices EASA/ECDC adaptadas, se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado» por resolución de la persona titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

2. Las Directrices EASA/ECDC adaptadas son de obligado cumplimiento para los gestores de los aeropuertos de interés general abiertos al tráfico civil situados en territorio nacional, así como para las empresas que desarrollen trabajos auxiliares en ellos; las compañías aéreas que realicen operaciones en los aeropuertos españoles y el resto de los usuarios de estas infraestructuras.

3. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2, el Comité de Facilitación podrá declarar que otras recomendaciones internacionales para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, ofrecen niveles de eficacia equivalentes a las Directrices EASA/ECDC adaptadas en orden a minimizar el riesgo de contagio del SARS-Cov-2 en el transporte aéreo.

En tal caso y sujeto al principio de reciprocidad, se entenderá que el cumplimiento por las compañías aéreas de terceros países de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes, satisface lo previsto en el citado apartado 2.

#### Artículo 4. *Obligaciones de los gestores aeroportuarios y de las compañías aéreas.*

1. Los gestores de los aeropuertos de interés general abiertos al tráfico civil situados en territorio español y las compañías aéreas de transporte aéreo de pasajeros que operen en los aeropuertos españoles, en sus respectivos ámbitos de responsabilidad y para las operaciones que desarrollen, implantarán procedimientos operativos que apliquen y pongan en práctica las Directrices EASA/ECDC adaptadas.

2. Los gestores aeroportuarios y compañías aéreas informarán a los pasajeros, entre otros medios, por megafonía del aeropuerto, cartelería, medios digitales y señalética, sobre las medidas preventivas que éstos deben adoptar en aplicación de las Directrices EASA/ECDC adaptadas.

3. Las compañías aéreas, con carácter previo a la emisión de la tarjeta de embarque, deberán facilitar información a los pasajeros sobre las causas sanitarias por las que un pasajero debe abstenerse de acceder al aeropuerto, así como de las consecuencias derivadas de detectar en los controles sanitarios a una persona con sospecha de padecer COVID-19. Así mismo recabarán la confirmación del pasajero de haber leído esta información y la declaración de estado de salud que figure en las Directrices EASA/ECDC adaptadas, u otra equivalente previamente aprobada por el Comité de Facilitación.

#### Artículo 5. *Obligaciones de los pasajeros.*

1. Los pasajeros deberán abstenerse de acudir al aeropuerto cuando estén en aislamiento domiciliario debido a que presenten síntomas o hayan sido diagnosticados de COVID-19, o se encuentren en período de cuarentena domiciliaria por haber tenido contacto estrecho con alguna persona diagnosticada de COVID-19.

Asimismo, se abstendrán de acudir al aeropuerto cuando, sin estar en ninguna de las situaciones señaladas, tengan síntomas evidentes de padecer COVID-19, en cuyo caso contactarán de inmediato con el teléfono habilitado para ello por la comunidad autónoma.



2. Los pasajeros están obligados a someterse a los controles sanitarios establecidos por el Ministerio de Sanidad y adoptar las medidas preventivas establecidas conforme a lo previsto en este capítulo.

3. De acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica 3/1986, de 14 de abril, de Medidas Especiales en Materia de Salud Pública, la detección de síntomas de padecer la COVID-19 en los controles sanitarios efectuados conforme a lo previsto en este capítulo podrá determinar la denegación de acceso a la infraestructura aeroportuaria, la denegación de embarque o el desalojo de la aeronave una vez embarcado.

#### Artículo 6. *Limitación de acceso a los edificios terminales de los aeropuertos.*

1. Sin perjuicio de lo que, en su caso, establezca la respectiva comunidad autónoma en relación a los aeropuertos de competencia autonómica, solo podrán acceder a los edificios terminales de los aeropuertos situados en territorio nacional:

a) Los pasajeros provistos de un billete o tarjeta de embarque válidos, en las 6 horas anteriores a la salida prevista del vuelo, y en el caso de menores, personas con movilidad reducida u otra causa debidamente justificada, los acompañantes estrictamente necesarios de estos pasajeros.

b) Los empleados del aeropuerto o de las empresas que presten servicios en la infraestructura debidamente acreditados o autorizados, así como las tripulaciones y pilotos de compañías y otros operadores aéreos para las operaciones programadas, incluidos los pilotos de aviación general y los acompañantes de estos que se dispongan a realizar un vuelo.

c) Personal de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como el personal que preste servicios aeroportuarios, entre otros, aduaneros, sanitarios, correos, seguridad exterior e interior.

d) Otras personas, por causas debidamente justificadas y previstas en las normas y procedimientos aplicables, entre otros, inspectores de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en el ejercicio de sus funciones de inspección.

2. Todas las personas que entren en el edificio terminal deberán hacer uso obligatorio, dentro de las instalaciones del aeropuerto, de mascarilla quirúrgica o que provea una protección superior, salvo en casos debidamente justificados, y se procurará, en todo momento, guardar la distancia interpersonal establecida en las Directrices EASA/ECDC adaptadas.

#### Artículo 7. *Órganos de coordinación, aplicación y supervisión en la aplicación y supervisión de las Directrices EASA/ECDC.*

1. Además de las funciones previstas en el artículo 2, corresponde al Comité de Facilitación coordinar a todos los actores que tienen un rol en la definición y aplicación de las Directrices EASA/ECDC adaptadas y de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes; la aplicación del principio de reciprocidad y así como la elaboración de guías y otro material que facilite su aplicación.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, desarrollará y coordinará los aspectos prácticos de aplicación de las Directrices EASA/ECDC adaptadas y la aplicación, conforme al principio de reciprocidad, de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan en el ejercicio de sus funciones a los Ministerios de Sanidad e Interior.

3. Asimismo, corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la supervisión del cumplimiento de las Directrices EASA/ECDC adaptadas y de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes aplicables conforme al principio de reciprocidad.

La Agencia podrá, adicionalmente, previa audiencia del Comité de Facilitación, adoptar guías o material de orientación relativo a la aplicación de los requisitos y sobre los procedimientos de supervisión que lleve a cabo.

## CAPÍTULO III

**Medidas en el sector del transporte marítimo**

Artículo 8. *Medidas respecto de la actividad o tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales.*

1. Las autoridades portuarias, de conformidad con las competencias atribuidas por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, podrán reducir motivadamente los tráficos mínimos exigidos para el año 2020, que se encuentren establecidos en los correspondientes títulos concesionales, en aquellos casos en los que no sea posible alcanzar dicha actividad o tráficos mínimos comprometidos por causa de la crisis del COVID-19.

2. La modificación de la actividad o del tráfico mínimo se realizará, a instancia del concesionario, motivadamente y de forma proporcionada en relación con los tráficos operados en el ejercicio 2019.

Artículo 9. *Medidas respecto de la tasa de ocupación.*

1. En las concesiones y autorizaciones demaniales en las que sus titulares acrediten un impacto significativamente negativo en su actividad como consecuencia de la crisis del COVID-19, la autoridad portuaria podrá reducir la cuota líquida de la tasa de ocupación devengada durante el ejercicio. La cuantificación de dicho impacto se realizará, caso a caso, tomando como base la actividad media registrada en los años 2018 y 2019, conforme a criterios objetivos sobre un indicador de tráfico o, en su defecto, de ingresos imputables a dicha actividad. Para las concesiones y autorizaciones otorgadas con posterioridad al 1 de enero de 2018, el impacto significativamente negativo se cuantificará en función de la disminución del tráfico en cada autoridad portuaria y por cada sector de actividad. La base para determinar dicha disminución será el tráfico medio registrado en los años 2018 y 2019.

Las liquidaciones correspondientes a 2020 practicadas antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley tendrán la consideración de provisionales y podrán revisarse, mediante la aplicación de la presente reducción, previo reconocimiento de la misma, a solicitud del sujeto pasivo formulada antes de que transcurra el plazo de dos meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley.

2. La magnitud de la reducción se determinará en función de la disminución de tráfico o, en su defecto, de ingresos imputables a la actividad, durante el ejercicio 2020, del tipo de actividad que se desarrolle en el espacio de dominio público concedido o autorizado y de la situación económico-financiera de cada autoridad portuaria, de conformidad con la siguiente escala:

Tabla 1. Porcentajes reductores de la cuota de la tasa de ocupación

Concesiones y autorizaciones excepto terminales de pasajeros			Terminales de pasajeros	
Impacto negativo sobre la actividad (%).	Reducción tasa de ocupación		Impacto negativo sobre la actividad (%).	Reducción tasa de ocupación.
	Autoridad Portuaria con rentabilidad sobre activos en 2019 >0, y sin convenio de normalización financiera en vigor, y con Rc <sup>(1)</sup> en 2019 >1, así como para concesiones y autorizaciones para usos pesqueros y náutico-deportivos en todo caso.	Autoridad Portuaria con rentabilidad sobre activos en 2019 <0, o on convenio de normalización financiera en vigor, o con Rc <sup>(1)</sup> en 2019 <1.		
Menor que el 10%.	0,0%	0,0%	Menor que el 20%.	0,0%
Entre 10% y 15%.	15,0%	7,5%	Entre 20% y 40%.	30,0%
Mayor que el 15%.	20,0%	10,0%	Mayor que el 40%	60,0%

(1) Rc = (Activo corriente – Inventario) / Pasivo corriente.

A los efectos previstos en este artículo, se entenderá por terminal de pasajeros la instalación destinada a facilitar la intermodalidad del pasajero, su equipaje y los vehículos asociados, incluyendo en esta definición también aquellas terminales de buques ro-pax en las que, complementariamente al tráfico de pasajeros, también se manipula mercancías, así como aquellos espacios destinados a actividades complementarias asociadas a la atención del pasajero.

La reducción derivada de la escala anterior se aplicará a la cuota de la tasa una vez practicadas las bonificaciones que, en su caso, correspondan, así como a los importes adicionales ofertados en los concursos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 180 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. El procedimiento se iniciará a instancia del interesado, mediante solicitud que deberá formularse en todo caso antes de que transcurra el plazo máximo de dos meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, y la magnitud de la reducción será aprobada por el Consejo de Administración de cada autoridad portuaria, de conformidad con lo previsto en el apartado anterior.

4. Las reducciones reconocidas en este artículo estarán condicionadas, en cuanto a su procedencia y cuantía, a la efectiva concurrencia de los requisitos previstos en el presente artículo y a los porcentajes y límites previstos en el apartado segundo. La posterior comprobación de las reducciones dará lugar, en su caso, a la práctica de las correspondientes liquidaciones, que en ningún supuesto devengarán intereses a favor de la autoridad portuaria o del titular de la concesión o autorización.

#### Artículo 10. *Medidas respecto de la tasa de actividad.*

1. Las autoridades portuarias, a solicitud del sujeto pasivo, justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19, podrán dejar sin efecto para el año 2020 el límite inferior de la cuota íntegra anual de la tasa de actividad establecido en el artículo 188.b).2.º 1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Las autoridades portuarias, a solicitud del sujeto pasivo, justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19, podrán modificar para 2020 la exigibilidad de la tasa de actividad establecida en el título habilitante, suprimiendo en su caso el pago anticipado y difiriendo su liquidación al final del ejercicio en función de la actividad efectivamente desarrollada. En todo caso no será requerida más garantía que la del propio título concesional o autorización otorgada.

#### Artículo 11. *Medidas respecto de la tasa del buque.*

1. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, se establece una exención a la tasa del buque cuando este deba encontrarse amarrado o fondeado en aguas portuarias, como consecuencia de una orden de la Autoridad competente por razón de la crisis del COVID-19, mientras dure esta circunstancia.

2. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, a los buques de servicios marítimos que dejen de operar se les aplicará en la tasa del buque (T-1) el coeficiente por estancia prolongada en lo que se refiere a buques inactivos, desde el primer día de estancia en aguas portuarias.

3. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, para los buques destinados a la prestación de servicios portuarios el coeficiente previsto en el artículo 197.1.e).8.º del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se reducirá al 1,16.

4. Para todas aquellas escalas que tengan lugar a partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, se establece un valor de 1,00 euros para la cuantía básica S de la tasa del buque, a excepción de los buques que estén adscritos a un servicio marítimo regular de pasaje o carga rodada en cuyo caso dicho valor será de 0,60 euros.

5. Las liquidaciones practicadas con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto-ley, que pudieran estar incluidas en los supuestos previstos en los apartados

anteriores de este artículo, tendrán la consideración de provisionales y podrán revisarse por la autoridad portuaria, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en este precepto, a solicitud del sujeto pasivo formulada antes de que transcurra el plazo de dos meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley. La práctica de la correspondiente liquidación no devengará intereses a favor del sujeto pasivo de la tasa.

Transcurrido el plazo de dos meses sin haberse solicitado la revisión, las liquidaciones a que se refiere este precepto devendrán definitivas.

#### Artículo 12. *Aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario.*

Previa solicitud, las autoridades portuarias podrán conceder el aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de tasas portuarias devengadas desde el 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, ambos inclusive. El aplazamiento que podrá concederse también incluye la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de la tasa de ocupación a lo largo de todo el ejercicio 2020.

Las condiciones del aplazamiento serán las siguientes:

- a) El plazo máximo será de seis meses.
- b) No se devengarán intereses de demora ni se exigirán garantías para el aplazamiento.

#### Artículo 13. *Terminales de pasajeros.*

1. Las pérdidas de ingresos que, como consecuencia de la reducción en la cuota íntegra de tasa de ocupación a que hace referencia el artículo 9 del presente real decreto-ley, en aquellas autoridades portuarias cuyo tráfico de pasajeros ha sufrido un descenso significativo por la aplicación de las disposiciones que limitan la movilidad de personas, como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, impidiendo la entrada de cruceros con pasajeros en los puertos y reduciendo o eliminando líneas regulares de pasajeros, se tendrán en cuenta como criterio en el reparto del Fondo de Compensación Interportuario de 2020 y 2021, priorizando su asignación a aquellas autoridades portuarias cuyo resultado previsto del ejercicio fuere negativo sin contar dicho reparto.

2. La puesta a disposición de medios humanos a favor del servicio durante el estado de alarma, por parte de los titulares de las licencias para la prestación del servicio portuario al pasaje en las terminales de pasajeros que atienden servicios marítimos regulares, será considerada a todos los efectos como un servicio de emergencia de acuerdo con lo previsto en los pliegos reguladores del servicio.

#### Artículo 14. *Coeficientes correctores y bonificaciones.*

Las rentabilidades anuales del ejercicio 2020 de las autoridades portuarias no serán tenidas en cuenta a los efectos de la determinación de los coeficientes correctores prevista en el artículo 166 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, si ello supone un incremento de los mismos.

Así mismo, en el caso de que la recaudación anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en los años 2020 o 2021 para alguna autoridad portuaria sea inferior a la del año 2019, se tomará esta última en vez de aquellas a los efectos de determinar el importe máximo total de las bonificaciones reguladas en el apartado 3 del artículo 245 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

## CAPÍTULO IV

**Medidas en el sector del transporte ferroviario**

Artículo 15. *Endeudamiento de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.*

Se autoriza a la entidad pública empresarial RENFE-Operadora a concertar operaciones de crédito durante el ejercicio presupuestario 2020 por un importe de 1.000 millones de euros. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo de las deudas a corto y largo plazo con entidades de crédito, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del ejercicio presupuestario. La autorización se refiere, en este caso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 111.2 de la Ley General Presupuestaria, a las operaciones de crédito que no se concierten y cancelen dentro del año.

Artículo 16. *Concesión de crédito extraordinario en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.*

Para financiar las actuaciones previstas en el Convenio entre la Administración General del Estado, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) y las Entidades Públicas Empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF y ADIF Alta Velocidad), se autoriza un crédito extraordinario en el presupuesto de la Sección 17 «Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana», Servicio 20 «Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana», Programa 451N «Dirección y Servicios Generales de Fomento», Capítulo 8 «Activos Financieros», Artículo 85 «Adquisición de acciones y participaciones del Sector Público», Concepto 852 «Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA)», Subconcepto 852.00 « Para financiar infraestructuras del transporte» por importe de 110.000.000 euros.

Artículo 17. *Financiación del crédito extraordinario.*

El crédito extraordinario que se concede en el artículo 16 se financiará con Deuda Pública.

## CAPÍTULO V

**Medidas en el ámbito del transporte por carretera**

*Sección 1.ª Moratorias para el sector del transporte público de mercancías y discrecional de viajeros en autobús*

Artículo 18. *Moratoria temporal en el pago del principal de las cuotas de los contratos de préstamos, leasing y renting de vehículos dedicados al transporte público discrecional de viajeros en autobús y al transporte público de mercancías.*

1. Se establece en favor de las personas jurídicas y los autónomos, cuya actividad empresarial incluya la realización de transporte público de viajeros o de mercancías, una moratoria sobre el pago del principal de las cuotas de los contratos de préstamos, *leasing* y *renting* de vehículos dedicados al transporte público discrecional de viajeros en autobús y al transporte público de mercancías, incluyendo el transporte de carbón de centrales térmicas, de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, que estuvieran vigentes a la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley, en aquellos casos en que experimenten dificultades financieras, en la forma definida en el artículo 19, como consecuencia de la crisis sanitaria provocada por el COVID-19.

2. No será de aplicación la medida establecida en el apartado anterior en el supuesto de aquellos autobuses vinculados a la prestación de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general en el marco de un contrato con una Administración Pública o sujetos a obligaciones de servicio público, en la fecha de entrada en vigor de

este real decreto-ley. A tales efectos, las personas jurídicas y autónomos deberán presentar al acreedor una declaración responsable de no estar vinculados a la prestación de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general en los términos señalados.

#### Artículo 19. *Definición de dificultades financieras.*

1. Se considera que existen dificultades financieras a consecuencia de la emergencia sanitaria a estos efectos, cuando el autónomo o persona jurídica haya sufrido en el promedio mensual de los meses de marzo a mayo de 2020 una reducción de ingresos o facturación de al menos un 40% respecto al promedio mensual de los mismos meses del año 2019.

2. La acreditación de la reducción de los ingresos o la facturación se realizará mediante la aportación de la información contable que lo justifique, pudiendo hacerse a través de la copia del libro de registro de facturas emitidas y recibidas; del libro diario de ingresos y gastos; del libro registro de ventas e ingresos; o del libro de compras y gastos. Aquellos trabajadores autónomos que no estén obligados a llevar los libros que acreditan el volumen de actividad, deberán acreditar la reducción al menos del 40% exigida por cualquier medio de prueba admitido en derecho. En este último caso, la solicitud deberá ir acompañada de una declaración jurada en la que se haga constar que se cumplen todos los requisitos exigidos para causar derecho a esta prestación.

3. No se considerará que existen dificultades financieras a consecuencia de la emergencia sanitaria, a efectos de lo previsto en el apartado 1 cuando:

a) El préstamo, leasing o renting cuya moratoria se solicita habiendo sido objeto de impago total o parcial de alguna de sus cuotas desde antes del 1 de enero de 2020, a la entrada en vigor de este real decreto-ley se encuentre en mora.

b) Se hubiera declarado el concurso del deudor con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

#### Artículo 20. *Solicitud de la moratoria.*

1. Los autónomos y personas jurídicas a las que se refiere el artículo 18 podrán solicitar al acreedor un periodo de moratoria de hasta un máximo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley en el pago del principal de las cuotas de los contratos detallados previamente.

2. La solicitud podrá presentarse desde la entrada en vigor de este real decreto-ley hasta el final del plazo fijado en el punto 10 de las Directrices de la Autoridad Bancaria Europea sobre las moratorias legislativas y no legislativas de los reembolsos de préstamos aplicadas a la luz de la crisis de la COVID 19 (EBA/GL/2020/02) o hasta las ampliaciones de dicho plazo que, en su caso, pudieran establecerse.

#### Artículo 21. *Concesión y efectos de la moratoria.*

1. Una vez que el autónomo o persona jurídica dé cumplimiento a lo previsto en el artículo 20 y acredite la existencia de dificultades financieras mediante la aportación de la documentación requerida, el acreedor o arrendatario procederá a la aplicación de la moratoria, formalizando la novación de conformidad con las reglas generales. No obstante, la inscripción de la ampliación del plazo inicial tendrá plenos efectos, en su caso, frente a los acreedores intermedios inscritos, aunque no cuente con el consentimiento de estos. Los efectos de la moratoria se extenderán a los avalistas, sin necesidad de que la consientan o puedan oponerse a ella, manteniéndose inalterada su posición jurídica.

2. La moratoria conllevará la suspensión de los pagos del principal de las cuotas del contrato durante el plazo solicitado por el deudor o arrendatario y desde la fecha de la solicitud y entrega de la documentación prevista en este capítulo, permaneciendo

inalterado el resto del contenido del contrato inicial, pudiendo optar el beneficiario de la moratoria por que el importe de lo aplazado se abone mediante:

- a) La ampliación del plazo de vencimiento en un número de cuotas equivalente a la duración de la moratoria, o
- b) La redistribución de las cuotas sin modificación del plazo de vencimiento y sin alterar el tipo de interés aplicable.

3. El principal cuyo pago se aplaza durante la aplicación de la moratoria devengará los intereses ordinarios establecidos en el contrato inicial.

4. Cuando el contrato ya haya sido objeto de alguna moratoria, legal o convencional, con una duración un plazo inferior a 6 meses, el deudor o arrendatario podrá beneficiarse de la moratoria prevista en este capítulo durante el tiempo restante hasta alcanzar un total de 6 meses.

5. Las personas jurídicas beneficiarias no podrán distribuir beneficios, hacer devoluciones de capital, recomprar acciones propias o retribuir el capital en forma alguna hasta que haya finalizado la moratoria.

6. La moratoria en el pago del principal de las cuotas no será aplicable a sujetos o contratos distintos de los regulados en el presente real decreto-ley.

7. Una vez aplicada la moratoria el acreedor o arrendador, cuando se trate de una entidad supervisada por el Banco de España, comunicará a este su existencia y duración. Los importes que serían exigibles al deudor o arrendatario de no aplicarse la moratoria no se considerarán vencidos.

#### Artículo 22. *Consecuencias de la aplicación indebida por el deudor o arrendatario de la moratoria.*

1. El deudor o arrendatario que se hubiese beneficiado de una moratoria regulada en este capítulo sin encontrarse incluido en su ámbito de aplicación será responsable de los daños y perjuicios que se hayan podido producir, así como de todos los gastos generados por la aplicación de estas medidas, sin perjuicio de las responsabilidades de otro orden a que la conducta del deudor pudiera dar lugar.

2. El importe de los daños, perjuicios y gastos no puede resultar inferior al beneficio indebidamente obtenido por el deudor o arrendatario por la aplicación de lo dispuesto en este capítulo.

#### Artículo 23. *Régimen de supervisión y sanción.*

1. Las entidades supervisadas por el Banco de España le remitirán cada día hábil la siguiente información referida al día hábil precedente:

- a) Número de solicitudes de moratoria presentadas por deudores o arrendatarios.
- b) Número de moratorias concedidas.
- c) Número de solicitudes de moratoria denegadas.
- d) Número de beneficiarios de la moratoria, desagregados por trabajadores autónomos y personas jurídicas.
- e) Número de contratos cuyo pago se ha beneficiado de la moratoria.
- f) Saldo vivo pendiente de amortización cuyo pago es objeto de moratoria.
- h) Número de préstamos en los que el deudor o arrendatario solicita que se documente la moratoria en escritura notarial.

2. El contenido de este capítulo, con excepción de lo previsto en el artículo 23, tendrá la consideración de normas de ordenación y disciplina a las que se refiere el artículo 2 de la Ley 10/2014, de 26 de junio, de ordenación, supervisión y solvencia de entidades de crédito, respecto de los acreedores sujetos a la aplicación de la Ley 10/2014, de 26 de junio.

## Sección 2.ª Medidas en la contratación de concesiones

Artículo 24. *Reequilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general para paliar las consecuencias del COVID-19.*

1. A los efectos del artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de titularidad de la Administración General del Estado podrán ser reequilibrados económicamente por la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por el Estado para combatirlo, única y exclusivamente en los términos establecidos en este artículo. En ningún caso ese derecho podrá fundarse en las normas generales sobre daños por fuerza mayor o sobre restablecimiento del equilibrio económico que, en su caso, pudieran ser aplicables al contrato.

2. El reequilibrio se determinará teniendo en cuenta la reducción de ingresos por la disminución de la demanda de viajeros, así como el incremento de los costes por la desinfección de los vehículos durante la vigencia del estado de alarma, todo ello calculado conforme al Anexo I de este artículo.

La reducción de ingresos se calculará con referencia al mismo periodo del año anterior, descontando la disminución de los costes de explotación por reducción de expediciones y los costes laborales respecto a los soportados en dicho periodo de referencia del año anterior.

En los contratos cuyo periodo de recuperación de la inversión haya concluido, se restará a la compensación resultante la suma de los resultados positivos de los ejercicios cerrados desde que se produjera dicho hecho. A estos efectos se entenderá, en todo caso, recuperada la inversión una vez transcurrido el plazo de duración previsto en el contrato, más el año de prórroga impuesto por la Administración. Los resultados positivos de cada ejercicio serán los obtenidos y comunicados según la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general.

3. La solicitud de reequilibrio se presentará ante la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, necesariamente en el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley y con el contenido especificado en el Anexo II.

Será imprescindible para reconocer el derecho al reequilibrio que la empresa contratista acredite estar al corriente en la cumplimentación y remisión de la siguiente información a la Dirección General de Transporte Terrestre:

- a) Datos estadísticos declarados de acuerdo con la Resolución de 6 de junio de 2019, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se determina la información de explotación que las empresas contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal deben proporcionar.
- b) Datos del sistema SIRDE correspondientes a expediciones y billetes expedidos, en caso de que la empresa estuviera obligada a aportarlos.
- c) Cuenta de explotación del contrato para el año 2018 de acuerdo con lo dispuesto en la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo.

4. La resolución se dictará por la Dirección General de Transporte Terrestre dentro de los cuatro meses siguientes a la entrada en vigor del presente real decreto-ley. Transcurrido este plazo sin haberse dictado podrá entenderse desestimada. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.

5. Esta actuación se financiará con las disponibilidades presupuestarias existente en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y para ello se tramitará la modificación presupuestaria correspondiente.



*Artículo 25. Condiciones de reequilibrio económico de los contratos de concesión para paliar las consecuencias del COVID-19.*

1. Este artículo regirá para los contratos de concesión comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 34 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19; siempre que hayan sido adjudicados por el Estado y que se trate de:

- a) Concesiones para la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje.
- b) Concesiones para la conservación y explotación de las autovías de primera generación.
- c) Concesiones de áreas de servicio de la Red de Carreteras del Estado.

2. En las concesiones a que se refiere el apartado anterior, la situación de hecho creada por el COVID-19 o las medidas adoptadas por el Estado para combatirlo solo darán derecho al reequilibrio del contrato cuando se cumplan los requisitos establecidos en este artículo. En ningún caso ese derecho podrá fundarse en las normas generales sobre daños por fuerza mayor o sobre restablecimiento del equilibrio económico que, en su caso, pudieran ser aplicables al contrato.

3. A los efectos del artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, no se apreciará imposibilidad de ejecución del contrato, total o parcial, cuando el margen bruto de explotación durante el período de vigencia del estado de alarma haya sido positivo.

Cuando el margen bruto de explotación durante el período de vigencia del estado de alarma haya sido negativo, se compensará al concesionario la menor de las siguientes cantidades:

- a) El importe necesario para que el margen bruto de explotación durante el período de vigencia del estado de alarma llegue a cero.
- b) La diferencia entre el margen bruto de explotación durante el periodo de vigencia del estado de alarma y dicho margen durante el mismo periodo del año anterior.

A estos efectos, se entiende por margen bruto de explotación la diferencia entre ingresos generados y gastos ocasionados, sin incluir amortizaciones ni provisiones, debidamente acreditados, por las actividades de explotación de la concesión. No se considerarán los ingresos y los gastos de inversión o financiación, las moratorias o condonaciones pactadas por el concesionario, ni los salarios de los trabajadores incluidos en Expedientes de Regulación Temporal de Empleo.

4. El reequilibrio consistirá en la ampliación del plazo de duración de la concesión, para lo cual se considerará un crecimiento anual acumulativo de los ingresos del 2%, con respecto a los de 2019. Asimismo, a efectos de actualización monetaria, la tasa de descuento será el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a 10 años de los primeros 6 meses de 2020, o en su defecto de los últimos seis meses disponibles, publicados por el Banco de España, incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos.

En ningún caso la ampliación del plazo podrá exceder la duración de la vigencia del estado de alarma.

5. Para que pueda reconocerse el derecho al reequilibrio será necesario que la solicitud, dirigida al órgano de contratación, se presente antes de noviembre de 2020.

*Sección 3.<sup>a</sup> Otras reformas*

*Artículo 26. Visado de las autorizaciones de transporte por carretera.*

1. Las autorizaciones de transporte por carretera a las que les correspondiera visar en el año 2020 conforme al calendario vigente a la entrada en vigor de este real decreto-ley y no hubieran visado, podrán hacerlo, asimismo, en el año 2021. Las autorizaciones de transporte ya visadas en el año 2020, deberán visar en el año 2023.

2. Las autorizaciones de transporte por carretera a las que les correspondiera visar en el año 2021, conforme al calendario establecido a la entrada en vigor de este real decreto-ley, deberán visar en el año 2022.

3. A partir del año 2023, la periodicidad del visado se regirá por lo dispuesto en el apartado primero del artículo 42 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

#### Artículo 27. *Rehabilitación extraordinaria de autorizaciones.*

Las autorizaciones de transporte público invalidadas por no haber sido acreditados los requisitos exigidos para su visado durante el año 2020, podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, si así se solicita, dentro del período de dos años contados a partir de la notificación de pérdida de validez, siempre que resulte acreditado el cumplimiento de todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.

#### Artículo 28. *Antigüedad máxima de los vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte sanitario por carretera.*

A efectos de lo dispuesto en los artículos 32.a) y 36 de la Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera, podrán continuar adscritos hasta el 31 de diciembre de 2020 a las autorizaciones de transporte sanitario vigentes a la entrada en vigor del presente real decreto-ley, aquellos vehículos que, a partir del 14 de marzo de 2020 inclusive, hayan superado la antigüedad máxima de diez años contada desde su primera matriculación.

#### Artículo 29. *Prórroga de la validez del certificado de inspección técnica periódica de los vehículos.*

1. El plazo de validez de los certificados de inspección técnica periódica de los vehículos cuya fecha de próxima inspección estuviera comprendida entre el 21 de junio y el 31 de agosto de 2020 y no se hubiera realizado la correspondiente inspección técnica periódica en la fecha de entrada en vigor del presente decreto ley se prorrogará tres meses, a contar desde la fecha de vencimiento del certificado. Una vez realizadas las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos cuyos certificados hayan sido objeto de la anterior prórroga, a los efectos del cómputo de la fecha hasta la que es válida la inspección en las tarjetas ITV y los certificados de inspección técnica de los vehículos a los que se refieren los artículos 10 y 18 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, se tomará como referencia la fecha de validez que conste en la tarjeta ITV y no computará, en ningún caso, el período de prórroga.

2. No obstante, mientras esté vigente la prórroga prevista en el apartado anterior, las empresas de transporte público de mercancías y de viajeros titulares de una licencia comunitaria tendrán preferencia en el paso por la inspección técnica periódica en las estaciones ITV.

#### Artículo 30. *Habilitación a los Presidentes de las Juntas Arbitrales del Transporte para modificar el procedimiento arbitral.*

1. En relación con las demandas de arbitraje presentadas ante las Juntas Arbitrales desde el 1 de septiembre de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2020, el Presidente de la Junta podrá acordar que se prescinda de la vista oral cuando la cuantía reclamada no exceda de 5.000 euros.

2. En ese supuesto, la secretaria de la Junta comunicará este acuerdo al reclamante y, siempre que la cuantía sea superior a 100 euros, le otorgará un plazo de diez días hábiles para completar sus alegaciones, aportar la documentación en que apoye su pretensión y, en su caso, proponer las pruebas que estime pertinentes.

Seguidamente, se dará traslado de la reclamación y de la documentación presentada por el demandante al demandado, informándole asimismo del acuerdo de prescindir de la vista oral y concediéndole un plazo de diez días hábiles para que alegue cuanto a su derecho convenga, aporte la documentación que apoye su pretensión, impugne la autenticidad de cualquiera de los documentos aportados por el demandante, proponga las pruebas que estime procedentes y, en su caso, se oponga a la admisión de la prueba propuesta por el demandante.

De la documentación remitida por el demandado se dará traslado al demandante a efectos de que pueda, en el plazo de cinco días hábiles, impugnar la autenticidad de cualquiera de los documentos y, en su caso, oponerse a la admisión de la prueba propuesta por el demandado.

3. No podrá continuar este procedimiento procediéndose a convocar la vista oral, en los siguientes supuestos:

- a) Cuando se trate de reclamaciones de cuantía superior a 100 euros presentadas antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley y el demandante se oponga expresamente a que se prescinda de la vista oral.
- b) Si el demandado plantea una reconvencción.
- c) Cuando sea admitida y deba practicarse alguna de las pruebas propuestas por cualquiera de las partes.
- d) Cuando cualquiera de las partes haya impugnado la autenticidad de alguno de los documentos aportados por la otra.
- e) Siempre que, a la vista de las alegaciones de las partes y de las circunstancias del caso, considere el Presidente de la Junta que, para su mejor resolución, es conveniente la convocatoria de vista oral.

## CAPÍTULO VI

### Medidas en el ámbito de la Vivienda

Artículo 31. *Especialidades del derecho de superficie o concesión demanial para la promoción del alquiler asequible o social mediante la colaboración entre Administraciones Públicas y la iniciativa privada.*

1. Se considerará oneroso, aunque en su título de constitución no se contemple el abono de canon o precio, el derecho de superficie o concesión demanial que tenga por finalidad la promoción del alquiler asequible o social constituido como consecuencia de la colaboración entre Administraciones Públicas y la iniciativa privada.

2. En los casos en que colaboren diferentes Administraciones Públicas, o sus entidades dependientes o vinculadas, ya se rijan por el derecho público o privado, para la constitución del referido derecho de superficie o concesión demanial, el instrumento administrativo de colaboración que se formalice, que se ajustará a la normativa autonómica de vivienda y suelo, podrá tener una duración de hasta 80 años.

3. El acuerdo delimitará entre sus firmantes los derechos y obligaciones que cada uno ostenta frente al superficiario o el concesionario durante las fases tanto de construcción del edificio como de alquiler de las viviendas, así como el tipo y el alcance de los mismos. En ningún caso, la Administración General del Estado o sus entidades dependientes o vinculadas con competencia en materia de suelo y vivienda podrán ostentar responsabilidades derivadas del derecho de superficie posteriores al inicio del arrendamiento de vivienda en régimen de alquiler asequible o social. En todo caso, el título de constitución del derecho de superficie o de la concesión demanial respetará lo dispuesto en el citado acuerdo administrativo.

4. De acuerdo con la normativa autonómica de aplicación, las viviendas destinadas al alquiler asequible o social podrán tener la consideración de viviendas con protección pública, de conformidad con los requisitos y características establecidas en el instrumento administrativo de colaboración. Los terrenos pertenecientes a la Administración General

del Estado o a sus entidades dependientes o vinculadas que, en virtud del instrumento administrativo de colaboración, puedan quedar adscritos temporalmente a la promoción del alquiler asequible o social, lo harán de manera preferente sobre cualquier otro destino que convencionalmente se hubiera acordado sobre los mismos, revirtiendo a aquéllas, una vez extinguido el acuerdo por el vencimiento de su plazo de duración, libres de condiciones o cargas modales.

5. La participación de la Administración General del Estado en los acuerdos administrativos para la promoción del alquiler asequible o social podrá realizarse a través de SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES) mediante la formalización de un convenio entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y dicha entidad pública. Dicho convenio establecerá los ámbitos geográficos de actuación, las modalidades de participación de SEPES, y estimará las aportaciones a realizar por el Estado y garantizará la sostenibilidad económica de SEPES por cualquier obligación o incidencia derivada de la ejecución de los acuerdos administrativos o los derechos de superficie constituidos sobre terrenos de su titularidad. La vigencia se extenderá hasta el cumplimiento completo de las obligaciones asumidas por SEPES en el acuerdo administrativo.

*Artículo 32. Disposición de remanentes de fondos transferidos por el Estado a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021.*

Aquellos importes comprometidos por el Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) en los ejercicios 2018 y 2019, transferidos en dichos ejercicios a las comunidades autónomas o las ciudades de Ceuta y Melilla, por haber adquirido estas el compromiso financiero requerido en los correspondientes convenios de colaboración para la ejecución del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, que no hubieren sido finalmente aplicados en las ayudas para las que se adquirió dicho compromiso, podrán destinarse a ayudas de otros programas de dicho Plan durante toda la vigencia del mismo.

Asimismo, aquellos importes comprometidos por dicho Ministerio en el ejercicio 2020 y ya transferidos a las comunidades autónomas o las ciudades de Ceuta y Melilla en aplicación del artículo 13 y la disposición final novena del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, para la ejecución del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, que no sean finalmente aplicados en las ayudas para las que inicialmente se adquiriera compromiso financiero por las comunidades autónomas o las ciudades de Ceuta y Melilla o sobre los que no sea adquirido compromiso financiero, podrán destinarse a ayudas de otros programas de dicho Plan durante toda la vigencia del mismo.

*Artículo 33. Mantenimiento de la condición de convenidos de los préstamos concedidos al amparo de los sucesivos planes estatales de vivienda, aunque se acojan a las moratorias reguladas por la pandemia del COVID-19.*

Las moratorias de los préstamos que tienen la condición de convenidos conforme a la regulación de los sucesivos planes estatales de vivienda, que las entidades de crédito hayan ofrecido o puedan ofrecer con motivo de regulaciones vinculadas a la pandemia ocasionada por el COVID-19, no provocarán que el préstamo pierda la condición de convenido, siempre y cuando la suspensión sea de la cuota íntegra del préstamo, amortización de capital más intereses.

## CAPÍTULO VII

**Régimen sancionador**Artículo 34. *Régimen de infracciones y sanciones.*

Al incumplimiento de las obligaciones establecidas en el capítulo II de este real decreto-ley, en relación con las Directrices EASA/ECDC adaptadas, le será de aplicación el régimen de infracciones y sanciones establecido en el título V de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Además, al incumplimiento de las medidas de prevención y de las obligaciones establecidas en dicho capítulo II, cuando constituyan infracciones administrativas en salud pública, será sancionado en los términos previstos en el título VI de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública.

Disposición adicional primera. *Protección de datos de carácter personal.*

1. El tratamiento de la información de carácter personal que se realice como consecuencia del desarrollo y aplicación del capítulo II, se hará de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos); en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y, cuando proceda, en lo establecido en los artículos ocho.1 y veintitrés de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad. En particular, las obligaciones de información a los interesados relativas a los datos obtenidos por los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de este capítulo se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 14 del Reglamento general de protección de datos, teniendo en cuenta las excepciones y obligaciones previstas en su apartado 5.

2. El tratamiento tendrá por finalidad el seguimiento y vigilancia epidemiológica del COVID-19 para prevenir y evitar situaciones excepcionales de especial gravedad, atendiendo a razones de interés público esencial en el ámbito específico de la salud pública, y para la protección de intereses vitales de los afectados y de otras personas físicas al amparo de lo establecido en el Reglamento general de protección de datos. Los datos recabados serán utilizados exclusivamente con esta finalidad.

En la obtención y tratamiento de estos datos no será necesaria la obtención del consentimiento del pasajero, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.1, letra e), del Reglamento general de protección de datos.

3. Los gestores aeroportuarios y compañías aéreas que colaboren con las autoridades competentes del Ministerio de Sanidad, en la implementación de los controles sanitarios, no podrán almacenar, acceder o tratar los datos de salud y cualquier otro conexo obtenidos en el ejercicio de dicha colaboración.

4. El intercambio de datos con otros países se regirá por el Reglamento general de protección de datos (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, teniendo en cuenta la Decisión n.º 1082/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2013, sobre las amenazas transfronterizas graves para la salud y por la que se deroga la Decisión n.º 2119/98/CE.

Disposición adicional segunda. *Aplicación de las Directrices EASA/ECDC al tráfico civil en las bases aéreas abiertas a dicho tráfico.*

Al tráfico civil en las bases abiertas a dicho tráfico, conforme a lo previsto en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, les será de aplicación lo dispuesto en el capítulo II y artículo 34, siendo el responsable de su cumplimiento en la infraestructura AENA SME, SA, de conformidad con lo previsto en el artículo 9 de dicho real decreto.

Disposición adicional tercera. *Beneficios fiscales aplicables al «Gran Premio de España de Fórmula 1».*

Uno. El programa «Gran Premio de España de Fórmula 1» tendrá la consideración de acontecimiento de excepcional interés público a los efectos de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

Dos. La duración del programa de apoyo a este acontecimiento abarcará desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2023.

Tres. La certificación de la adecuación de los gastos realizados a los objetivos y planes del programa se efectuará en conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002.

Cuatro. Las actuaciones a realizar serán las que aseguren el adecuado desarrollo del acontecimiento. El desarrollo y concreción en planes y programas de actividades específicas se realizará por el órgano competente de conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002.

Cinco. Los beneficios fiscales de este programa serán los máximos establecidos en el artículo 27.3 de la Ley 49/2002.

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto-ley.

2. Queda derogada la disposición adicional decimoctava de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

3. Quedan derogados los artículos 16 a 21 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

Se introducen las siguientes modificaciones en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea:

Uno. Se modifica el artículo once, letra b), que pasa a tener la siguiente redacción:

«b) Cualquier máquina no tripulada que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra y opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo.»

Dos. Se modifica el apartado segundo del artículo ciento cincuenta el cual pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«2. Las aeronaves civiles no tripuladas, cualesquiera que sean las finalidades a las que se destinen, quedarán sujetas asimismo a lo establecido en esta ley y en sus normas de desarrollo, en cuanto les sean aplicables. Estas aeronaves no estarán obligadas a utilizar infraestructuras aeroportuarias autorizadas, salvo en los supuestos en los que así se determine expresamente en su normativa específica.»

Tres. Se modifica el párrafo primero del artículo ciento cincuenta y uno el cual queda redactado en los siguientes términos:

«Las actividades aéreas que se realicen a los fines del artículo anterior, de acuerdo con su regulación específica, se les podrá requerir la presentación de una declaración responsable, comunicación previa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o su autorización, a efectos de mantener la seguridad en las operaciones aeronáuticas y de terceros, en los casos en que la naturaleza de estas operaciones,

el entorno o circunstancias en que se realizan supongan riesgos especiales para cualquiera de ellos, y estarán sometidas a su inspección en los términos establecidos por la legislación vigente.»

Cuatro. Se adiciona un nuevo párrafo a la Disposición final segunda, que pasa a quedar redactada en los siguientes términos:

«Disposición final segunda. *Régimen de responsabilidad en caso de accidentes y exención de la obligación de aseguramiento.*

Cuando las circunstancias económicas así lo aconsejen, el Gobierno, por Decreto acordado en Consejo de Ministros, podrá modificar la cuantía de las indemnizaciones reguladas en el capítulo XIII de esta ley.

Asimismo, se habilita al Gobierno para que reglamentariamente pueda eximir o establecer diferentes modalidades en el cumplimiento de las obligaciones de aseguramiento establecidas en esta Ley para aquellas aeronaves no tripuladas que, por el bajo riesgo de sus operaciones, puedan resultar desproporcionadas.»

Disposición final segunda. *Modificación de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.*

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, queda modificada del siguiente modo:

Se modifica el apartado 2 del artículo 18, que queda redactado como sigue:

«2. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), creada por el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, pasa a denominarse Enaire E.P.E.

Enaire E.P.E. continuará existiendo con la misma naturaleza y régimen jurídico previsto en el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, ejerciendo exclusivamente las competencias que actualmente ostenta en materia de navegación aérea y espacio aéreo y, además, la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios.»

Disposición final tercera. *Modificación del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.*

Se da nueva redacción al apartado TAE.ORO.COE.110 del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, que queda redactado en los siguientes términos:

«TAE.ORO.COE.110. Acuerdo de arrendamiento.

Cualquier arrendamiento:

(a) Todo contrato de arrendamiento de una aeronave explotada por el operador certificado conforme a la presente Parte estará sujeto a la aprobación previa de la autoridad competente excepto los acuerdos de arrendamiento entre operadores titulares de un Certificado de Operador Especial (COE), así como cualquier cesión de arrendamiento con tripulación, que solo requerirán notificación previa.

(b) El operador certificado conforme a la presente Parte solo tomará en arrendamiento aeronaves con tripulación de un operador que no sea objeto de una prohibición de explotación en virtud del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

La notificación o solicitud de aprobación, según corresponda, estará acompañada de copias del contrato de arrendamiento previsto o la descripción de las disposiciones del arrendamiento, excepto los acuerdos financieros, así como de toda la demás documentación pertinente.

Toma en arrendamiento con tripulación:

(c) El solicitante de una aprobación de toma en arrendamiento de aeronave con tripulación de un operador de otro país acreditará ante la autoridad competente que:

(1) El operador del otro país es titular de un certificado válido expedido por la autoridad competente que incluya la posibilidad de realización de las actividades a realizar;

(2) Las normas de seguridad del operador del tercer país por lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones aéreas son equivalentes a los requisitos aplicables establecidos por los anexos I, III y IV, y

(3) La aeronave dispone de un CdA estándar expedido de conformidad con el anexo 8 de la OACI.»

Disposición final cuarta. *Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, queda modificado como sigue:

Uno. Con efectos para los períodos impositivos que se inicien a partir de 1 de enero de 2020 que no hayan concluido a la entrada en vigor de este real decreto-ley, se modifica el artículo 41 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 41. *Régimen tributario.*

Las autoridades portuarias y Puertos del Estado quedan sometidas al mismo régimen tributario que corresponde al Estado, sin perjuicio de la aplicación a las autoridades portuarias del régimen general en el Impuesto sobre Sociedades y a Puertos del Estado del régimen de entidades parcialmente exentas en dicho Impuesto, a cuyo efecto los ingresos por la prestación de servicios comerciales tendrán la consideración de ingresos procedentes de explotaciones económicas.

El régimen tributario del dominio público portuario será el mismo que el establecido para el dominio público marítimo-terrestre.»

Dos. Se añade un apartado 3 bis al artículo 245, con la siguiente redacción:

«3 bis. En todo caso, a los efectos del apartado 3 del presente artículo, los tráficos regulares de pasaje o carga rodada que unen el territorio peninsular español con las Comunidades Autónomas de las Illes Balears y Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla serán calificados como tráficos sensibles, prioritarios o estratégicos que coadyuvan al desarrollo económico y social de España en su conjunto.

La bonificación aplicada a los tráficos regulares de pasaje o carga rodada, a que se refiere el anterior párrafo, no computará respecto al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, establecido como límite máximo para las bonificaciones reguladas en el apartado 3. Esta bonificación será incompatible con las que puedan establecerse para un mismo servicio marítimo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5 de este artículo.



En los supuestos regulados en este apartado, una vez aprobadas las bonificaciones adicionales a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de conformidad con el nuevo límite establecido, la autoridad portuaria podrá proceder a su aplicación con efectos a partir del 1 de marzo de 2020 y, en consecuencia, revisar, a solicitud del sujeto pasivo, las liquidaciones ya practicadas desde la citada fecha. La práctica de la correspondiente liquidación no devengará intereses a favor del sujeto pasivo de la tasa.»

Disposición final quinta. *Modificación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

Se modifica el apartado 2 del artículo 101 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima:

«2. La Administración Marítima podrá autorizar a organizaciones reconocidas la realización de las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos reglamentariamente. Estas actuaciones se podrán llevar a cabo tanto sobre buques y embarcaciones como sobre compañías cuando así lo prevea la normativa internacional aplicable.»

Disposición final sexta. *Modificación de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.*

Con efectos para los períodos impositivos que se inicien a partir de 1 de enero de 2020 que no hayan concluido a la entrada en vigor de este real decreto-ley, se introducen las siguientes modificaciones en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades:

Uno. Se modifica la letra f) del apartado 3 del artículo 9, que queda redactada de la siguiente forma:

«f) Las entidades de derecho público Puertos del Estado y las respectivas de las comunidades autónomas.»

Dos. Se añade una nueva letra n) al artículo 15, que queda redactada de la siguiente forma:

«n) Los que sean objeto de la deducción establecida en el artículo 38 bis de esta ley, incluidos los correspondientes a la amortización de los activos cuya inversión haya generado el derecho a la mencionada deducción.»

Tres. Se añade un nuevo artículo 38 bis, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 38 bis. *Deducción por inversiones realizadas por las autoridades portuarias.*

1. Las autoridades portuarias podrán deducir de la cuota íntegra:

a) Las inversiones y gastos relacionados con:

1.º La infraestructura y los servicios de control del tráfico marítimo.

2.º Los servicios e infraestructuras destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, incluidos los elementos de señalización marítima, balizamiento y ayudas a la navegación, cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto que los construye y mantiene.

3.º Los accesos terrestres viarios y ferroviarios de servicio público general, los accesos marítimos, los dragados, que benefician a la colectividad en su conjunto y cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto, así como las infraestructuras de mejora de las redes generales de transporte de uso común.

4.º Las infraestructuras de protección y resistencia contra condiciones climáticas extremas cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.

5.º Los servicios e infraestructuras de salvamento marítimo asociados al ejercicio del poder público, siempre y cuando dichas infraestructuras no se exploten comercialmente, y la formación de los servicios públicos responsables en materia de emergencias, seguridad y salvamento, siempre y cuando dicha formación no sea obligatoria para las empresas.

6.º La elaboración e implantación de planes de seguridad y protección, en la medida en que estos costes no estén asociados a requisitos obligatorios de seguridad que todas las compañías deban cumplir, y la atención de emergencias de protección civil, en ambos casos, cuando estas actividades estén asociadas al ejercicio de poder público y siempre que sus beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.

7.º Los servicios e infraestructuras de defensa contra incendios, desprendimientos y otros riesgos relacionados con la protección civil, asociados al ejercicio de poder público, que no se exploten comercialmente, que no sean obligatorios para las empresas, que beneficien a la colectividad en su conjunto y cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.

8.º Los servicios e infraestructura utilizados exclusivamente por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por la Policía portuaria en el ejercicio de poder público.

9.º Los servicios e infraestructuras sanitarias para la atención a personas en situaciones de vulnerabilidad, siempre y cuando las infraestructuras no se utilicen para actividades económicas del puerto.

10.º Las infraestructuras y servicios para el control aduanero de mercancías, para la inspección en frontera exigidos por normas con rango de ley en los ámbitos de sanidad animal, sanidad vegetal, sanidad exterior y seguridad industrial e interés público, y las relacionadas con el control de pasajeros y la inmigración.

11.º Las infraestructuras y servicios para la vigilancia de la contaminación, las emergencias en materia medioambiental y lucha contra la contaminación asociadas al ejercicio de poder público, cuyos costes no sean legalmente repercutibles al causante de la emergencia, ni sean costes en los que se incurra simplemente para cumplir la normativa legalmente obligatoria para todas las empresas, la descontaminación de suelos que no se destinen al desarrollo de una actividad económica, el desguace de embarcaciones y equipos abandonados, cuyo tratamiento recaiga legalmente sobre la autoridad portuaria por haber quedado desiertos los procedimientos destinados a identificar el interés privado en su desguace, retirada o achatarramiento, y el saneamiento, limpieza general portuaria y retirada de residuos distintos de los generados por los usuarios del puerto, tales como los desechos generados por los buques, los residuos de la carga y similares.

12.º Los servicios e infraestructuras realizados para organismos internacionales como consecuencia de obligaciones contraídas por el Reino de España en el marco de un tratado internacional.

13.º Los servicios e infraestructuras dedicadas a la Defensa Nacional.

14.º Los servicios e instalaciones utilizados para el desarrollo de actividades científicas cuyos resultados no tengan por objeto su explotación económica y a las actuaciones de monitorización y predicción del medio físico con fines de investigación e información meteorológica cuyos resultados no se exploten comercialmente.

15.º Los servicios de alumbrado de zonas comunes en beneficio de la colectividad, de uso público y abiertas cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.

16.º Las actuaciones de protección o corrección de la deriva litoral cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.

17.º Las inversiones y servicios relacionados con el fomento de la cultura y el patrimonio histórico y cultural, incluidos los previstos en el apartado 1 del artículo sesenta y ocho de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español,

en los supuestos en los que las obras públicas no estén relacionadas con la actividad económica de la autoridad portuaria, así como las actuaciones de rehabilitación de bienes con protección cultural que no se exploten comercialmente y benefician a la sociedad en su conjunto.

18.º Las actuaciones de urbanización y en desarrollo y revitalización de suelo público para su uso público sin explotación comercial.

b) Las inversiones y gastos realizados para la construcción, sustitución o mejora de las infraestructuras de los puertos marítimos, para la construcción, sustitución o mejora de las infraestructuras de acceso a los mismos o para las actividades de dragado, en los términos y con las condiciones previstas en el capítulo I y en los artículos 56 ter y 56 quater del Reglamento (UE) N° 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado. El importe de la deducción será el que resulte de aplicar a dichas inversiones y gastos el porcentaje de intensidad máxima de ayuda permitida calculada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 56 ter y 56 quater, respectivamente, del Reglamento (UE) N° 651/2014.

c) Las inversiones que superen los umbrales establecidos en las letras ee) y ff) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (UE) N° 651/2014 podrán deducirse en la medida en que la Comisión Europea haya declarado su compatibilidad con el mercado interior de conformidad con lo previsto en el apartado 3 del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y se cumplan las condiciones establecidas por la Comisión en la Decisión correspondiente. El importe de la deducción será el que resulte de aplicar a dichas inversiones el porcentaje de intensidad máxima de ayuda autorizada por la Comisión.

2. La deducción de la letra c) del apartado 1 de este artículo solo se podrá aplicar a partir del período impositivo en el que la Comisión Europea haya declarado la compatibilidad de las inversiones a las que se refiere dicha letra.

3. Las inversiones o gastos objeto de esta deducción se minorarán en el importe de las subvenciones recibidas.

4. Las autoridades portuarias deberán llevar los oportunos registros contables y documentales específicos que permitan identificar los gastos e inversiones a los que se refiere la deducción prevista en este artículo.

5. La deducción prevista en este artículo queda excluida del límite a que se refiere el último párrafo del apartado 1 del artículo 39 de esta ley. A efectos del cálculo de dicho límite no se computará esta deducción.

Las cantidades no deducidas por insuficiencia de cuota íntegra podrán aplicarse en las liquidaciones de los períodos impositivos siguientes en el plazo establecido en el apartado 1 del artículo 39 de esta ley.

6. Reglamentariamente se podrán dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente deducción.»

Cuatro. Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 110, que queda redactada de la siguiente forma:

«a) Las que procedan de la realización de actividades que constituyan su objeto o finalidad específica, siempre que no tengan la consideración de actividades económicas. En particular, estarán exentas las cuotas satisfechas por los asociados, colaboradores o benefactores, siempre que no se correspondan con el derecho a percibir una prestación derivada de una actividad económica.

A efectos de la aplicación de este régimen al Organismo Público Puertos del Estado se considerará que no proceden de la realización de actividades económicas los ingresos procedentes de la actividad de coordinación y control de eficiencia del sistema portuario.»

Disposición final séptima. *Modificación del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.*

Se modifica la disposición transitoria quinta del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria quinta. *Régimen de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera.*

Lo dispuesto en los apartados 3, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del anexo II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, no será de aplicación hasta el 1 de enero de 2022.

Hasta entonces, se continuarán aplicando en la realización de los exámenes para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera las reglas contenidas en los artículos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 y en el anexo B) de la Orden ministerial de 28 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.»

Disposición final octava. *Modificación del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.*

Se modifica el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19., en los siguientes términos:

Uno. El apartado 2 del artículo 4 queda redactado como sigue:

«2. Se prorroga de forma automática hasta el 30 de septiembre de 2020 la vigencia del bono social para aquellos beneficiarios del mismo a los que les venza con anterioridad a dicha fecha el plazo previsto en el artículo 9.2 del Real Decreto 897/2017, de 6 de octubre.»

Dos. El artículo 12 queda redactado como sigue:

«Artículo 12. *Solicitud de moratoria.*

Los deudores comprendidos en el ámbito de aplicación de este real decreto-ley podrán solicitar del acreedor, hasta el 29 de septiembre de 2020, una moratoria en el pago del préstamo con garantía hipotecaria para la adquisición de su vivienda habitual o de inmuebles afectos a la actividad económica que desarrollen empresarios y profesionales. Los deudores acompañarán, junto a la solicitud de moratoria, la documentación prevista en el artículo 17 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo.»

Tres. Se da una nueva redacción al artículo 13, que queda redactado con el siguiente tenor:

«Artículo 13. *Concesión de la moratoria.*

1. Una vez realizada la solicitud de la moratoria a la que se refiere el artículo 12 de este real decreto-ley, la entidad acreedora procederá a su implementación en un plazo máximo de 15 días.

2. Una vez concedida la moratoria, la entidad acreedora comunicará al Banco de España su existencia y duración. Los importes que serían exigibles al deudor de no aplicarse la moratoria no se considerarán vencidos. Durante el período de suspensión no se devengará interés alguno.

3. La aplicación de la suspensión no requerirá acuerdo entre las partes, ni novación contractual alguna, para que surta efectos, pero deberá formalizarse en escritura pública e inscribirse en el Registro de la Propiedad. La inscripción de la ampliación del plazo inicial tendrá plenos efectos, en su caso, frente a los acreedores intermedios inscritos aunque no cuente con el consentimiento de estos.

4. Cuando prestamista y prestatario beneficiario de la moratoria acuerden una novación como consecuencia de la modificación del clausulado del contrato en términos o condiciones contractuales que vayan más allá de la mera suspensión a la que se refiere el artículo 13, incorporarán, además de aquellos otros aspectos que las partes pacten, la suspensión de las obligaciones contractuales impuesta por este real decreto-ley y solicitada por el deudor, así como el no devengo de intereses durante la vigencia de la suspensión.

5. Cuando la entidad financiera conceda, simultánea o sucesivamente, una moratoria legal y una moratoria convencional, el acuerdo de moratoria convencional suscrito con el deudor recogerá expresamente el reconocimiento de la moratoria legal, suspendiéndose los efectos de la moratoria convencional hasta el momento en el que finalice aquella.

6. A los efectos de este artículo, se entenderá por moratoria legal la regulada en los artículos 13.3, 14 y 15 de este real decreto-ley.

7. A los efectos de este artículo, se entenderá por moratoria convencional la regulada en los artículos 7 y 8 del Real Decreto-ley 19/2020, de 26 de mayo, por el que se adoptan medidas complementarias en materia agraria, científica, económica, de empleo y Seguridad Social y tributarias para paliar los efectos del COVID-19.»

Disposición final novena. *Modificación del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19.*

Se modifica el Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, en los siguientes términos:

Uno. El artículo 2 queda redactado como sigue:

«Artículo 2. *Prórroga extraordinaria de los contratos de arrendamiento de vivienda habitual.*

En los contratos de arrendamiento de vivienda habitual sujetos a la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, en los que, dentro del periodo comprendido desde la entrada en vigor de este real decreto-ley hasta el 30 de septiembre de 2020, finalice el periodo de prórroga obligatoria previsto en el artículo 9.1 o el periodo de prórroga tácita previsto en el artículo 10.1, ambos artículos de la referida Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, podrá aplicarse, previa solicitud del arrendatario, una prórroga extraordinaria del plazo del contrato de arrendamiento por un periodo máximo de seis meses, durante los cuales

se seguirán aplicando los términos y condiciones establecidos para el contrato en vigor. Esta solicitud de prórroga extraordinaria deberá ser aceptada por el arrendador, salvo que se fijen otros términos o condiciones por acuerdo entre las partes.»

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 4, que queda redactado como sigue:

«1. La persona arrendataria de un contrato de vivienda habitual suscrito al amparo de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, que se encuentre en situación de vulnerabilidad económica, tal y como se define en el artículo siguiente, podrá solicitar de la persona arrendadora cuando esta sea una empresa o entidad pública de vivienda o un gran tenedor, entendiendo por tal la persona física o jurídica que sea titular de más de diez inmuebles urbanos, excluyendo garajes y trasteros, o una superficie construida de más de 1.500 m<sup>2</sup>, hasta el 30 de septiembre de 2020, el aplazamiento temporal y extraordinario en el pago de la renta, siempre que dicho aplazamiento o la condonación total o parcial de la misma no se hubiera conseguido ya con carácter voluntario por acuerdo entre ambas partes.»

Tres. El artículo 23 queda redactado como sigue:

«Artículo 23. *Solicitud de la suspensión.*

Los deudores comprendidos en el ámbito de aplicación de la suspensión de las obligaciones derivadas de los contratos de crédito sin garantía hipotecaria podrán solicitar del acreedor, hasta el 29 de septiembre de 2020 la suspensión de sus obligaciones. Los deudores acompañarán, junto a la solicitud de suspensión, la documentación prevista en el artículo 17.»

Cuatro. Se da una nueva redacción al artículo 24, que queda redactado con el siguiente tenor:

«Artículo 24. *Concesión de la suspensión.*

1. Una vez realizada la solicitud de la suspensión a la que se refiere el artículo 23 de este real decreto-ley y acreditada la situación de vulnerabilidad económica, el acreedor procederá a la suspensión automática de las obligaciones derivadas del crédito sin garantía hipotecaria.

2. Al igual que en la moratoria de los préstamos hipotecarios regulada en los artículos 7 a 16 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, la aplicación de la suspensión no requerirá acuerdo entre las partes para que surta efectos, ni novación contractual alguna. La suspensión de las obligaciones contractuales surtirá efectos desde la solicitud del deudor al acreedor, acompañada de la documentación requerida, a través de cualquier medio. No obstante, si el crédito o préstamo estuviera garantizado mediante algún derecho inscribible distinto de la hipoteca o hubiera accedido al Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 15 de la Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles, será necesaria la inscripción de la ampliación de plazo que suponga la suspensión, de acuerdo con las normas generales aplicables.

3. Una vez aplicada la suspensión el acreedor comunicará al Banco de España su existencia y duración. Los importes que serían exigibles al deudor de no aplicarse la moratoria no se considerarán vencidos.

4. La suspensión tendrá una duración de tres meses ampliables mediante Acuerdo de Consejo de Ministros.

5. Cuando prestamista y prestatario beneficiario de la moratoria acuerden una novación, como consecuencia de la modificación del clausulado del contrato en aspectos distintos a la suspensión a la que se refiere el artículo 13 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, incorporarán, además de aquellos otros aspectos que

las partes pacten, la suspensión de las obligaciones contractuales impuestas por este real decreto-ley y solicitadas por el deudor, así como el no devengo de intereses durante la vigencia de la suspensión.

6. Los derechos arancelarios notariales derivados de la intervención de pólizas en que se formalice, en su caso, la suspensión temporal de las obligaciones contractuales derivadas de todo préstamo o crédito sin garantía hipotecaria a que se refiere el artículo 21 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, serán los establecidos en el Decreto de 15 de diciembre de 1950 y se bonificarán en un 50 % con un límite mínimo de 25 euros y máximo de 50 euros, por todos los conceptos incluyendo sus copias y traslados.

Los derechos arancelarios de los registradores derivados de la constancia registral, en su caso, de la suspensión temporal de las obligaciones contractuales, a que se refiere el artículo 21 de Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, se minutarán de conformidad con el artículo 36.9.g) de la Ordenanza aprobada por Orden de 19 de julio 1999, por la cantidad fija de 6 euros.

Los derechos arancelarios notariales y registrales derivados de la formalización e inscripción previstos en este apartado serán satisfechos, en todo caso, por el acreedor.

7. Cuando la entidad financiera conceda, simultánea o sucesivamente, una moratoria legal y una moratoria convencional, el acuerdo de moratoria convencional suscrito con el deudor recogerá expresamente el reconocimiento de la moratoria legal, suspendiéndose los efectos de la moratoria convencional hasta el momento en el que finalice aquella.

8. A los efectos de este artículo, se entenderá por moratoria legal la regulada en los artículos 24.2 y 25 de este real decreto-ley.

9. A los efectos de este artículo, se entenderá por moratoria convencional la regulada en los artículos 7 y 8 del Real Decreto-ley 19/2020, de 26 de mayo, por el que se adoptan medidas complementarias en materia agraria, científica, económica, de empleo y Seguridad Social y tributarias para paliar los efectos del COVID-19.»

Cinco. El artículo 29 queda redactado como sigue:

«Artículo 29. *Garantía de suministro de energía eléctrica, productos derivados del petróleo, gas natural y agua.*

Excepcionalmente, hasta el 30 de septiembre de 2020, no podrá suspenderse el suministro de energía eléctrica, productos derivados del petróleo, incluidos los gases manufacturados y los gases licuados del petróleo, gas natural y agua a los consumidores personas físicas en su vivienda habitual, por motivos distintos a la seguridad del suministro, de las personas y de las instalaciones, aunque conste dicha posibilidad en los contratos de suministro o acceso suscritos por los consumidores de conformidad con la normativa sectorial que les resulte aplicación en cada caso.

Para acreditar ante el suministrador que el suministro se produce en la vivienda habitual, el consumidor podrá emplear cualquier medio documental que acredite de manera fehaciente dicha circunstancia.

Asimismo, el periodo durante el que esté en vigor esta medida no computará a efectos de los plazos comprendidos entre el requerimiento fehaciente del pago y la suspensión del suministro por impago establecidos en la normativa vigente o en los contratos de suministro en su caso.»

Seis. Se añaden dos nuevos apartados, 3 y 4, en la disposición final duodécima con la siguiente redacción:

«3. Los criterios para la definición de vulnerabilidad económica y la acreditación de condiciones subjetivas establecidos en los artículos 5 y 6 mantendrán su vigencia hasta los plazos establecidos en los artículos 2 y 4.1, a los efectos de las medidas incluidas en estos últimos.

4. Los criterios para la definición de vulnerabilidad económica y la acreditación de las condiciones establecidos en los artículos 16 al 18, así como lo establecido en los artículos 21, 22, 24, 25, 26 y 27, mantienen su vigencia a lo largo de los plazos establecidos en los artículos 13 y 24 y en el artículo 12 del Real Decreto 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 para la aplicación de las medidas en el ámbito de la suspensión de las obligaciones derivadas de los contratos de crédito sin garantía hipotecaria y en el ámbito de la moratoria de deuda hipotecaria, según corresponda.»

Disposición final décima. *Modificación del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Propiedad Intelectual, regularizando, aclarando y armonizando las disposiciones legales vigentes sobre la materia.*

Se modifica el apartado ñ) del artículo 159 del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, regularizando, aclarando y armonizando las disposiciones legales vigentes sobre la materia, que queda redactado en los siguientes términos:

«ñ) Las disposiciones adecuadas para asegurar una gestión libre de influencias de los usuarios de su repertorio. Estas disposiciones deberán velar por que aquellos titulares de derechos que pertenezcan a empresas usuarias no ocupen más del cincuenta por ciento de los puestos en los órganos de gobierno y no participen en las tomas de decisión en que pudiera existir un conflicto de interés. En todo caso, la entidad de gestión adoptará medidas para evitar una injusta utilización preferencial de las obras y prestaciones protegidas, en particular por aquellos titulares de derechos, pudiendo incluso establecer restricciones al reparto.»

Disposición final undécima. *Modificación del Real Decreto-ley 5/2015, de 30 de abril, de medidas urgentes en relación con la comercialización de los derechos de explotación de contenidos audiovisuales de las competiciones de fútbol profesional.*

Se añaden dos nuevos párrafos al apartado 1 del artículo 1 del Real Decreto-ley 5/2015, de 30 de abril, de medidas urgentes en relación con la comercialización de los derechos de explotación de contenidos audiovisuales de las competiciones de fútbol profesional, con la siguiente redacción:

«Dichos contenidos audiovisuales comprenden los eventos que se desarrollen en el terreno de juego, incluyendo las zonas del recinto deportivo visibles desde el mismo, desde los dos minutos anteriores a la hora prevista para el inicio del acontecimiento deportivo hasta el minuto siguiente a su conclusión, e incluyen los derechos para su emisión tanto en directo como en diferido, en su integridad y en versiones resumidas o fragmentadas, destinados a su explotación en el mercado nacional y en los mercados internacionales.

Lo previsto en el presente apartado se entiende sin perjuicio de la emisión de breves resúmenes informativos a que hace referencia el artículo 19.3 de la Ley 7/2010, de 31 de marzo, General de la Comunicación Audiovisual.»

Disposición final duodécima. *Modificación del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.*

Se añaden tres nuevos apartados, 4, 5 y 6, al artículo 31 del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, con la siguiente redacción:

«4. Se habilita a los funcionarios de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social integrantes del Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y Seguridad Social, y del Cuerpo de Subinspectores Laborales, escala de Seguridad y Salud



Laboral para vigilar y requerir, y en su caso, extender actas de infracción, en relación con el cumplimiento por parte del empleador de las medidas de salud pública establecidas en los párrafos a), b), c) del artículo 7.1, y en el párrafo d) del mismo, cuando afecten a las personas trabajadoras.

Dicha habilitación se extiende a los funcionarios habilitados por las comunidades autónomas para realizar funciones técnicas comprobatorias, a los que se refiere el artículo 9.2 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, de acuerdo con las facultades que tienen atribuidas.

5. El incumplimiento por el empleador de las obligaciones a las que se refiere el apartado anterior constituirá infracción grave, que será sancionable en los términos, por los órganos y con el procedimiento establecidos para las infracciones graves en materia de prevención de riesgos laborales, por el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por Real Decreto legislativo 5/2000, de 4 de agosto.

En el caso de incumplimientos de las administraciones públicas, se procederá conforme al procedimiento especial previsto en el Real Decreto 707/2002, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre el procedimiento administrativo especial de actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y para la imposición de medidas correctoras de incumplimientos en materia de prevención de riesgos laborales en el ámbito de la Administración General del Estado, o en la normativa autonómica de aplicación.

6. El régimen previsto en los apartados 4 y 5 se podrá adaptar en lo que las comunidades autónomas determinen dentro de su ámbito de competencias.»

Disposición final decimotercera. *Título competencial.*

1. Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup>, 16.<sup>a</sup>, y 20.<sup>a</sup> que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; sanidad exterior, bases y coordinación general de la sanidad; marina mercante y abanderamiento de buques, puertos de interés general, aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

2. Adicionalmente, el capítulo III, los artículos 32 y 33, la disposición adicional tercera, así como las disposiciones finales cuarta y sexta se dictan al amparo de las competencias exclusivas que corresponden al Estado en materia de Hacienda General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.14.<sup>a</sup> de la Constitución Española.

3. Los artículos 18 a 23, artículo 30 y las disposiciones finales octava y novena se amparan adicionalmente en las competencias exclusivas que corresponden al Estado en materia de legislación mercantil, procesal y civil, conforme al artículo 149.1.6.<sup>a</sup> y 8.<sup>a</sup> de la Constitución Española.

4. Los artículos 24 y 25, que afectan únicamente a los contratos de concesión de competencia estatal, se dictan al amparo del artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas.

5. Los artículos 26 a 29 y la disposición final séptima se dictan al amparo del artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, así como tráfico y circulación de vehículos a motor.

6. La disposición final décima se dicta al amparo del artículo 149.19.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que establece la competencia exclusiva del Estado en materia de legislación sobre propiedad intelectual e industrial.

7. La disposición final undécima se dicta al amparo de las competencias del artículo 149.1.13.<sup>a</sup> y 27.<sup>a</sup> de la Constitución Española que reservan al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y sobre las normas básicas del régimen de prensa, radio y televisión

y, en general, de todos los medios de comunicación social, sin perjuicio de las facultades que en su desarrollo y ejecución correspondan a las comunidades autónomas.

8. La disposición final duodécima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 7.<sup>a</sup> y 16.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de legislación laboral y sanidad exterior, bases y coordinación general de la sanidad.

Disposición final decimocuarta. *Salvaguardia del rango de ciertas disposiciones reglamentarias.*

Se mantiene el rango reglamentario de las siguientes normas modificadas por este real decreto-ley:

a) Apartado TAE.ORO.COE.110 del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, modificado por la disposición final tercera de este real decreto-ley.

b) La disposición transitoria quinta del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, modificado por la disposición final octava de este real decreto-ley.

c) Los anexos I y II de este real decreto-ley.

Disposición final decimoquinta. *Habilitación para el desarrollo reglamentario.*

Se habilita al Gobierno y a la persona titular del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de sus respectivas competencias, a dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final decimosexta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 7 de julio de 2020.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,  
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

## ANEXO I

**Metodología del cálculo de la cuantía compensatoria en los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal.**

1. Cálculo del resultado en términos unitarios del periodo de vigencia del estado de alarma:

$$\text{Ingreso.km (n)} - \text{Coste.km (n)} = \text{Resultado.km (n)}$$

Siendo:

Ingreso.km (n): ingresos declarados por el contratista para el periodo analizado.

Coste.km (n): costes declarados del periodo analizado, incluidos los costes de desinfección de los vehículos utilizados, con un máximo de 20 € por vehículo y día.

2. Cálculo del resultado en términos unitarios del periodo equivalente del año anterior:

$$\text{Ingreso.km (n-1)} - \text{Coste.km (n-1)} = \text{Resultado.km (n-1)}$$

Siendo:

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

Coste.km (n-1): costes anuales de contabilidad analítica (n-1).

3. Cálculo de los valores absolutos:

$$\text{valores unitarios} \times \text{kms recorridos}$$

Kms.recorridos (n): declarado por el contratista para el periodo analizado.

Kms.recorridos (n-1): veh.km totales declarados para el periodo equivalente del año anterior (n-1).

4. Cálculo de la cuantía total de la compensación económica:

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

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

(No existirá derecho a compensación si el resultado fuera negativo.)

Siendo:

n el periodo analizado del año 2020.

n-1 periodo equivalente del año 2019.

El valor absoluto de los costes del periodo analizado no podrá superar el valor de la expresión:

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

## ANEXO II

**Contenido de la solicitud y documentación que debe acompañarla en los procedimientos relativos a la compensación económica de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal**

A) Los solicitantes deberán incluir, en todo caso, en su solicitud los siguientes datos, ordenados como se indica:

a) Nombre o denominación social y número de identificación fiscal, datos de la persona que actúa en representación del solicitante, en su caso, y código y denominación del contrato.

b) Ingresos, viajeros, viajero-kilómetro e ingreso-kilómetro obtenidos durante el periodo de vigencia del estado de alarma o en el periodo analizado.

c) Costes soportados en el periodo analizado. Coste-km calculado.

d) Vehículo-kilómetro recorridos en el periodo analizado.

e) Resultado obtenido del periodo analizado.

B) Las solicitudes deberán ir acompañadas de la siguiente documentación:

a) Informe de verificación contable de los ingresos y costes soportados realizado por experto independiente.

b) Relación de la flota adscrita al contrato a fecha 14 de marzo de 2020, con especificación del número de vehículos y número de matrícula.

c) Relación de vehículos y días utilizados en el marco del contrato durante el periodo analizado.

d) Relación de facturas emitidas por empresas externas para la desinfección de los vehículos, con expresión de importe por matrícula de vehículo y periodo.

e) Cuenta de explotación, de conformidad con lo establecido en la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan servicios de transporte regular de uso general para el ejercicio 2019.