

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### JEFATURA DEL ESTADO

**12925** *Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.*

I

Mediante el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras, se adoptaron una serie de medidas dirigidas a diversos ámbitos de los sectores productivos de este país. Entre ellas, debe destacarse la finalidad de reforzar la sostenibilidad del sector de transporte de mercancías por carretera.

Son diversos los factores que han urgido a plantear medidas específicas de sostenibilidad del sector de transporte de mercancías por carretera en la presente legislatura, muy especialmente, desde el comienzo de la pandemia motivada por el SARS-CoV-2. La estructural atomización del sector, integrado por empresas de reducido tamaño, el 53 por ciento de las empresas con vehículos pesados tienen un solo vehículo, agrava las dificultades para adaptarse a los escenarios desfavorables, lo que exige una mayor intervención de los poderes públicos para garantizar el adecuado funcionamiento de una actividad que representa en torno al 2 por ciento del PIB.

Por otra parte, la invasión militar no provocada e injustificada de Ucrania por parte de Rusia el pasado 24 de febrero de 2022 ha sido condenada por el Consejo Europeo con la máxima firmeza en reiteradas ocasiones, al considerar que supone una grave violación del Derecho internacional y de los principios de la Carta de las Naciones Unidas. Este conflicto está socavando la seguridad y la estabilidad tanto a nivel europeo como a nivel mundial y su persistencia continúa generando importantes consecuencias en todos los órdenes. La incertidumbre ligada a la duración de la guerra agrava el contexto internacional y las excepcionales circunstancias sociales y económicas que se arrastran desde 2020 derivadas de la crisis sanitaria, el alza extraordinaria e inesperada de los precios de determinadas materias primas, bienes intermedios, energía y combustibles, la alta volatilidad de los precios de la electricidad y las dificultades de suministro de determinados productos y materiales esenciales. Todo ello está afectando también al conjunto de la economía española.

En este escenario, la sostenibilidad económica en el ámbito del transporte ha exigido la adopción urgente de medidas excepcionales. Como se ha indicado, a lo largo de 2022 se han adoptado diferentes medidas regulatorias dirigidas a garantizar dicha sostenibilidad.

A tal fin, el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras, estableció unas primeras medidas para intentar

mitigar las alzas de precios que se estaban produciendo, agravadas por la guerra de Ucrania, e introdujo medidas específicas para el transporte de mercancías por carretera.

Con posterioridad al Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, anteriormente referenciado, el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, contempló medidas adicionales como la bonificación del precio de los combustibles para el transporte e introdujo algunas modificaciones en relación a las medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras, y ayudas directas para el sector, con el fin de dar una respuesta más adecuada a los efectos del conflicto bélico.

Finalmente, el Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma, estableció algunas normas dirigidas a evitar que el precio del transporte fuera inferior a los costes.

No obstante, el escenario económico en el que actualmente nos encontramos y la persistencia de las incertidumbres a escala internacional, continúa exigiendo la adopción urgente de medidas excepcionales a fin de garantizar la sostenibilidad en distintos ámbitos económicos y sociales.

Ello plantea la necesidad de adoptar un conjunto de medidas de diferente índole, todas ellas dirigidas bien a reducir la factura que los ciudadanos pagan como consecuencia de los incrementos en los costes ocasionados por las subidas producidas en los precios de las materias primas y especialmente de la energía, bien en la necesidad de promover, asegurar y hacer sostenible la prestación del servicio de transporte y otros sectores de actividad.

Con la finalidad de asegurar la sostenibilidad del sector de transporte, se adoptan una serie de medidas complementarias a las ya aprobadas mediante la Ley 13/2021, de 1 de octubre, y mediante el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, así como el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, y el Real Decreto-ley 11/2022.

Por otra parte, desde la invasión de Ucrania por parte de Rusia, las amenazas de interrupción parcial total del suministro de gas natural desde Rusia hacia la Unión Europea han sido más frecuentes para menoscabar el apoyo y solidaridad de todos los europeos con la defensa de la soberanía nacional, los derechos fundamentales y libertades del pueblo ucraniano.

Esta tensión en el suministro físico de gas se ha hecho patente a través de la progresiva reducción del flujo de gas ruso que llega a Europa, impulsando al alza la cotización del gas natural en los principales mercados organizados de gas natural dado que Rusia ha sido durante años el principal proveedor de gas de la UE, llegando a representar aproximadamente un 40 % del total de gas importado durante el año 2021.

A modo ilustrativo, el precio del gas natural en el mercado TTF («Title Transfer Facility»), uno de los principales *hubs* europeos, cotizaba a 89 €/MWh el 23 de febrero de 2022, el día anterior a la invasión de Ucrania. El pasado 27 de julio, cuando Rusia redujo aún más los flujos de gas natural a través del gasoducto Nord Stream 1, la cotización alcanzó los 209 €/MWh.

En este contexto, junto a la crisis de precios que está sufriendo Europa desde el segundo semestre del año 2021, existe un riesgo real que se produzca una situación de escasez de gas natural durante el próximo invierno. Si Rusia interrumpe por completo las exportaciones de gas natural a hacia la Unión Europea, el 15 % de la demanda de gas europea durante el próximo invierno podría no ser satisfecha, según la Comunicación de la Comisión Europea «Ahorrar gas para un invierno seguro» («Save gas for a safe winter») de 20 de julio de 2022 COM (2022) 360 final bajo un escenario de invierno frío.

Con el propósito de estar preparados ante posibles interrupciones del suministro gas ruso hacia Europa, en el Consejo Extraordinario de Ministros de Energía, celebrado el 26 de julio, se alcanzó un acuerdo político de reducción voluntaria de la demanda de gas

natural del 15 % entre el 1 de agosto de 2022 y el 31 de marzo de 2023 respecto a la media del mismo periodo de los últimos cinco años. Además, se acordó la posibilidad de establecer, en función de la evolución de la seguridad de suministro, un objetivo de reducción de demanda vinculante para cada Estado Miembro del 15 %, aunque dicho objetivo vinculante estaría sujeto a varias derogaciones que permiten limitarlo en función de las distintas contribuciones a la seguridad de suministro de los Estados Miembros. En el caso de España estas derogaciones llevan a un objetivo de reducción de la demanda de gas por debajo de del 7 %.

Mientras que un cese de las importaciones de gas ruso podría generar escasez de gas en buena parte de los Estados miembros, España cuenta con una elevada seguridad de suministro, fruto de la baja dependencia de gas ruso, así como de la gran capacidad de plantas de regasificación que permiten acceder al mercado global de gas natural licuado (GNL). En 2021, las importaciones de gas ruso solo supusieron menos del 9 % del total. Si dichas importaciones se suspendieran, España cuenta con el 34 % de capacidad de regasificación de la Unión Europea, que permitiría sustituir las importaciones de gas ruso por GNL de otros proveedores. De hecho, España se configura como la puerta de entrada del mercado de gas natural licuado de Europa.

Sin embargo, para cumplir con los acuerdos solidarios de reducción de demanda alcanzados en el Consejo Extraordinario de Ministros de Energía del 26 de julio, así como para reducir la dependencia energética del gas natural, es necesario la adopción de medidas de efecto inmediato orientadas a un uso responsable de la energía que permite minimizar el impacto sobre la economía y la seguridad de suministro de una interrupción parcial o total del suministros de gas por parte de Rusia, y evitar que el peso de estas posibles situaciones recaiga sobre los más vulnerables.

Se trata de adoptar medidas tempranas sobre dos pilares que España lleva desplegando durante años en su política energética, por una parte, el fomento del ahorro y la eficiencia energética y, por otra, el fomento de la electrificación de la economía en paralelo con el despliegue de las energías renovables y el autoconsumo mediante la racionalización de los procedimientos administrativos y el desarrollo de nuevos vectores energéticos renovables alternativos al gas natural como el biogás y biometano.

Este real decreto-ley se estructura en una parte expositiva y una parte dispositiva, conformada por cinco títulos, divididos, a su vez, en treinta y cuatro artículos y una parte final integrada por dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y diecisiete disposiciones finales.

## II

El título I contempla medidas en materia de transporte terrestre y se estructura en tres capítulos. El capítulo I recoge medidas en materia de sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera.

Debe tenerse en cuenta que la atomización estructural del sector, integrado por empresas de reducido tamaño (el 53 por ciento de las empresas con vehículos pesados tienen un solo vehículo) agrava las dificultades para adaptarse a los escenarios en que se producen fuertes incrementos de los costes, lo que exige una mayor intervención de los poderes públicos para garantizar el adecuado funcionamiento de una actividad que representa en torno al 2 por ciento del PIB.

Por su parte, en este ámbito del transporte terrestre por carretera, el conflicto en Ucrania ha causado un aumento del precio de los combustibles extraordinario, una partida que supone del orden del 30 % de los costes de esta actividad, añadiéndose además la elevación de costes que también se está produciendo en otras partidas como neumáticos, lubricantes, etc. La dimensión de este aumento de costes en partidas esenciales dentro de esta actividad, y la rapidez con la que se ha producido, se focalizan en un segmento de la actividad del transporte que tiene una dificultad estructural para trasladar de manera inmediata estos aumentos de costes a sus clientes, lo que ha derivado en un deterioro extraordinario en la viabilidad económica de este segmento.

En la línea emprendida por los Reales Decretos-ley 3/2022, de 1 de marzo; 6/2022, de 29 de marzo, y 11/2022 de 25 de junio, el artículo 1 del presente real decreto-ley incorpora modificaciones en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, para tratar de garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos individuales efectivos en que incide el transportista, considerando necesario exigir que los contratos de transporte referidos a un único envío que se realicen con el transportista efectivo se documenten por escrito, así como que en la documentación contractual aparezca expresamente el precio del transporte con referencia a los gastos conexos, exigiéndose que dicho precio del transporte sea igual o superior a los costes individuales efectivos asumidos por el transportista. A estos efectos, para poder determinar los costes individuales efectivos se establece que podrá utilizarse la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Asimismo, se exige la formalización por escrito de los contratos de transporte continuado, en los que también deberá aparecer el precio.

Para garantizar el cumplimiento de estas obligaciones, el artículo 2 del presente real decreto-ley incorpora a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, nuevas infracciones derivadas de la vulneración de las nuevas normas.

Por otra parte, la nueva disposición adicional decimotercera de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, introducida por el citado Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, al establecer la prohibición general de participación de los conductores en las operaciones de carga y descarga, prevé el desarrollo reglamentario de algunos de los supuestos excluidos, así como que reglamentariamente puedan establecerse otras excepciones. Dado que estas normas entran en vigor en septiembre, es necesario y urgente concretar antes estos supuestos para que la nueva regulación pueda entrar en vigor de manera que no dificulte la realización de determinadas actividades.

El capítulo II recoge medidas de apoyo al tejido económico y empresarial del transporte terrestre, con medidas para reforzar la liquidez de empresas y autónomos.

Como se ha indicado anteriormente, en el ámbito del transporte terrestre por carretera, el conflicto en Ucrania ha derivado en un aumento del coste de los combustibles extraordinario, lo que ha derivado a su vez en un deterioro extraordinario en la viabilidad económica de esta actividad, siendo además un sector esencial para el país ya que es responsable del 95 % del transporte de mercancías en España.

En el caso del transporte de viajeros, a los aumentos de costes derivados del aumento del precio de combustibles, se suma una menor demanda de estos servicios que aún pervive sin que se hayan recuperado los niveles previos a la pandemia, de modo que la actual coyuntura ha venido a profundizar las tensiones de viabilidad económica que ya se venían produciendo en esta rama de actividad tan necesaria para garantizar en todo el territorio la movilidad de las personas de manera eficiente y sostenible a través de los medios de transporte público de viajeros.

La persistencia de esta situación, justifica que se renueven las ayudas directas al sector del transporte por carretera establecidas por el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, para apoyar de forma rápida y decidida a las empresas del sector y para preservar el tejido empresarial, garantizando su liquidez y compensando los costes extraordinarios que soportan derivados de la guerra en Ucrania, siguiendo el espíritu y condicionantes marcados en el Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia recientemente aprobado por la Comisión Europea.

El importe de las ayudas establecido en el artículo 4 del presente real decreto-ley se repartirá entre las diversas actividades: transporte por taxi, tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p., transporte de mercancías por carretera, servicio de mudanzas, el servicio de transporte sanitario de personas y transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros. Se señala expresamente que el requisito de disponer de autorización de

transporte público de viajeros en la categoría correspondiente, exigido para ser beneficiario de estas ayudas, se considera cumplido con la disposición de la licencia expedida en Ceuta y Melilla para vehículos taxi, en aplicación de las especiales circunstancias del hecho diferencial de las Ciudades de Ceuta y Melilla.

Para la financiación de estas ayudas, se aprueba un suplemento de crédito por un importe total de 450 millones de euros.

Asimismo, con la finalidad de paliar el efecto perjudicial del incremento de los costes de los productos petrolíferos ocasionados como consecuencia de la invasión de Ucrania, el artículo 5 del presente real decreto-ley establece una línea de ayudas directas a empresas del sector público titulares de autobuses urbanos, cuyo importe total ascenderá a 12 millones de euros.

Por su parte, el ferrocarril es un modo de transporte esencial de cara a la promoción de un sistema de movilidad al servicio de todos los ciudadanos que garantice la equidad social en el conjunto del territorio. Asimismo, el incremento del coste de los combustibles está perjudicando de forma significativa las cuentas de resultados de los operadores del transporte ferroviario de mercancías, por lo que, con el objetivo de compensar con dotaciones económicas extraordinarias el sobrecoste que ya se ha producido, se renuevan las ayudas directas del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, correspondientes al ejercicio 2022, para la concesión de apoyo financiero a empresas cuya actividad se encuadre en el código 4920 «Transporte de mercancías por ferrocarril» de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, cuya finalidad será paliar el efecto perjudicial del incremento de los costes de los productos petrolíferos ocasionados como consecuencia de la invasión de Ucrania y las sanciones impuestas a Rusia por su causa.

El otorgamiento de estas ayudas es compatible con las que se hayan percibido en virtud de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo.

El capítulo III incluye medidas de fomento del transporte público colectivo y de aseguramiento de la movilidad cotidiana obligada.

El aumento de los costes de los combustibles tiene un impacto muy notable en la capacidad de los ciudadanos para poder asumir el coste del transporte asociado a la movilidad cotidiana obligada, por motivos esencialmente de trabajo, pero también de atención familiar, o servicios esenciales como atención médica. La persistencia de esta situación puede derivar en una incapacidad para poder dar salida a esta movilidad cotidiana obligada por vehículo particular, un medio que, por otro lado, tiene asociados una serie de costes externos muy elevados que tampoco la sociedad actual puede soportar. Por ello, es necesario reforzar las medidas establecidas en el Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, dando un nuevo impulso al transporte público colectivo, aumentando las ayudas al ciudadano, para contribuir a fomentar el cambio a un medio de transporte más seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible que el vehículo particular, pero también por otro lado reduciendo el coste del transporte obligado de movilidad cotidiana al ciudadano en una coyuntura extraordinaria. En este sentido, cabe destacar que el artículo 7 modifica el Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, que estableció reducciones transitorias del 50 % en determinados títulos multiviaje, que ahora se incrementan hasta el 100 % desde el 1 de septiembre de 2022 al 31 de diciembre de 2022 para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías y Rodalies, así como para los servicios ferroviarios de Media distancia declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes.

### III

El título II de este real decreto-ley contempla medidas en materia de transporte aéreo.

El 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, en su capítulo II, estableció diversas medidas de obligado cumplimiento para hacer frente



al COVID-19 en el sector del transporte aéreo. Entre esas medidas, en el artículo 3 se determinó el procedimiento para la incorporación al ordenamiento jurídico interno de las Directrices operativas adoptadas por la 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), para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación con la pandemia COVID-19 en los aeropuertos, estableciendo su carácter obligatorio.

La evolución de la emergencia sanitaria provocada por la COVID-19, en particular por el grado de inmunización alcanzado y, como consecuencia de ello, la significativa reducción de la gravedad de sus efectos, exigen eliminar la obligatoriedad de la aplicación de dichas directrices operativas, que en el ámbito de la Unión Europea nacieron como recomendaciones, para dotarlas de este carácter, evitando imponer obligaciones adicionales a las exigibles en el ámbito de la Unión Europea, en particular en un contexto de reactivación del sector y del turismo asociado al período vacacional, en un momento en que la crisis ocasionada por la guerra en Ucrania y su impacto en la economía podría afectar a la competitividad del mercado español. Es necesario, no obstante, contemplar la eventualidad de que por la evolución de la pandemia debido a la aparición de variantes del SARS-CoV-2 que por su contagiosidad o la gravedad de las patologías que desencadene deban establecerse como obligatorias todas o algunas de esas Directrices operativas.

Sin perjuicio de lo anterior, el artículo 9 de este real decreto-ley extiende la aplicación del procedimiento para la adopción de directrices operativas a otras situaciones de emergencia de salud pública de importancia internacional declaradas por la Organización Mundial de la Salud que por su impacto justifiquen la adopción, por parte de los organismos competentes de la Unión Europea o una organización internacional de la que España sea parte, de directrices operativas, guías o recomendaciones para la gestión de los pasajeros aéreos, del personal de aviación o del uso de los aeropuertos. Se aprovecha así, un procedimiento que se ha mostrado eficaz para la aplicación de las medidas de prevención y contención de la transmisión del SARS-CoV-2 en el ámbito del transporte aéreo, para disponer de un instrumento permanente de respuesta ante enfermedades tan contagiosas y de rápida propagación como la COVID-19.

Por otra parte, el Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, por el que se establece un Sistema de Entradas y Salidas (SES) para registrar los datos de entrada y salida y de denegación de entrada relativos a nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los Estados miembros, se determinan las condiciones de acceso al SES con fines policiales y se modifican el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y los Reglamentos (CE) n.º 767/2008 y (UE) n.º 1077/2011 (en lo sucesivo, Reglamento (UE) 2017/2226), establece la obligatoriedad de los Estados miembros de disponer de un Sistema de Entradas y Salidas (en lo sucesivo, SES) para registrar los datos de entrada y salida de todos los nacionales de terceros países que crucen las fronteras externas de los Estados miembros de la Unión Europea.

El Ministerio del Interior ha previsto los desarrollos necesarios para cumplir con los requisitos exigidos por el Reglamento (UE) 2017/2226, así como la dotación de nuevos efectivos policiales. Estos medios que satisfacen las obligaciones del citado reglamento, no obstante, no garantizan el mantenimiento de los actuales parámetros de calidad del servicio en determinados aeropuertos y durante picos de demanda puntuales, regulada a través del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2022-2026 y sucesivos. Para mantener los tiempos de paso por la frontera en un rango similar a los actuales, una vez que se ponga en marcha el SES, y garantizar una calidad adecuada en los citados aeropuertos, adicionalmente a los medios previstos por el Ministerio del Interior se requiere la instalación de puestos de control automatizados que reduzcan los tiempos en el ejercicio de la función de control de fronteras. Adicionalmente, se hace preciso tener en cuenta también los sistemas de control fronterizo automatizado de pasaportes

(ABC) que se utilizan actualmente para los pasajeros de la UE, con el fin de poder dotar de una mayor optimización al conjunto de la infraestructura en fronteras.

Por todo cuando antecede, se considera necesario establecer la colaboración de Aena con el Ministerio de Interior mediante la puesta a disposición de éste de las instalaciones y personal de apoyo preciso para el mantenimiento de las condiciones de calidad de los servicios de control de fronteras, sin perjuicio de las competencias que corresponden al referido departamento en el ámbito transfronterizo. Para ello se ha de permitir a Aena la recuperación de los costes asociados a las inversiones que deba realizar para la adquisición e instalación de estos equipos automatizados, así como de los gastos de explotación y mantenimiento asociados y que resulten necesarios para lograr el cumplimiento de la calidad anteriormente señalada dentro del marco DORA. Se ha previsto que dicha recuperación se lleve cabo dentro del marco general de recuperación de costes eficientes que establece la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, y los sucesivos DORA, pues dicho marco garantiza la aplicación de tales costes a las tarifas aeroportuarias bajo los principios de transparencia, consultas al sector y no discriminación, todo ello bajo la supervisión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

También hay que tener en cuenta que Aena quedó excluida del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, en lo referente a la revisión excepcional de precios en los contratos de obras tras las modificaciones introducidas por el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, ya que la Ley 18/2014, de 15 de octubre, establece que el DORA es el instrumento que debe determinar las condiciones de regulación quinquenal del conjunto de la red de aeropuertos y, entre estas, las inversiones previstas en el periodo. Las consecuencias para Aena de la no aplicación de la revisión de precios derivada de la disposición final trigésima séptima del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, se concretan en un incremento de la litigiosidad, la posibilidad de licitaciones desiertas y la paralización de obras por contratistas al incurrir estos en costes superiores a los iniciales, que implican retrasos en la ejecución de contratos en vigor. Por todo ello, se suprime en el artículo 15 del presente real decreto-ley el apartado cuarto del artículo 6 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, al objeto de que Aena pueda llevar a cabo la revisión excepcional de precios de los contratos de obras prevista en ese artículo.

Asimismo, dado que el plan de inversiones de Aena del próximo quinquenio se encuentra recogido en el DORA aprobado por el Consejo de Ministros, con fecha 28 de septiembre de 2021, y que la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, limita el nivel máximo de inversión para el quinquenio, la reducción de concurrencia y de las bajas medias de adjudicación junto a la subida de precios de licitación de los contratos, puede llegar a tener un impacto significativo en las inversiones que Aena podría llegar a ejecutar en el marco del DORA 2022-2026 al incrementarse el precio medio de cada actuación.

Por ello, se establece en el artículo 16 del presente real decreto-ley que el incremento del valor anual de inversión no se impute al DORA para los ejercicios 2022-2026 de forma que el gestor aeroportuario pueda hacer frente al mayor volumen de inversión por la evolución sobrevenida de los precios y se articule la recuperación de esos costes adicionales en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria que se apruebe para los ejercicios 2027-2031.

#### IV

El título III recoge medidas en materia de transporte marítimo.

La agresión rusa a Ucrania ha tenido efectos significativos en el transporte marítimo que van más allá de los obvios derivados de la imposibilidad de navegar en el entorno de las costas ucranianas del Mar Negro y Mar de Azov, y que justifican la adopción de determinadas medidas que den respuesta urgente a las necesidades derivadas del

empeoramiento de la seguridad de la navegación y de las condiciones de los marinos ucranianos que prestan o puedan prestar servicios en buques de pabellón español.

Fiel a su compromiso de apoyar al pueblo ucraniano en el contexto bélico actual que está sufriendo Ucrania, España ha emprendido numerosas iniciativas para favorecer y apoyar a los ciudadanos ucranianos, de modo que se contribuya a paliar sus padecimientos y a velar por mejorar sus condiciones de vida y atender sus necesidades en todo lo posible. Entre estos ciudadanos se incluye a aquellos que prestan servicio en el transporte marítimo internacional, un sector estratégico en el desenvolvimiento de la economía mundial.

Este amparo a los marinos ucranianos ya se inició con la aprobación del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, en cuyo artículo 22 se estableció la prolongación voluntaria de los contratos temporales de trabajo y extensión de las autorizaciones de residencia temporal y trabajo por cuenta ajena, de los tripulantes ucranianos enrolados en buques mercantes de bandera española.

Continuando en esta línea de apoyo a los ciudadanos ucranianos y en favor del transporte marítimo nacional e internacional que acusa la escasez de personal marítimo a bordo de los buques, en particular de la categoría de oficiales desde hace varios años y más aún en esta época convulsa, sumado a los compromisos de España de apoyar a Ucrania y su población, se justifica la adopción de medidas urgentes y extraordinarias encaminadas a favorecer la prestación de servicios en buques a los marinos ucranianos.

La normativa en materia de marina mercante impone limitaciones sobre la nacionalidad de las dotaciones, como una medida de protección de los marinos europeos, aplicables en distintos supuestos. Así sucede, en primer lugar, con los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, de acuerdo con el apartado 6.a) de la disposición adicional decimosexta 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. En segundo lugar, se prevé para los buques inscritos en el Registro de Buques y de Empresas Navieras, de conformidad con el artículo 162 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Finalmente, estas restricciones por razón de nacionalidad se establecen para los buques abanderados en algún Estado miembro de la Unión Europea que no sea España y que realicen tráficos regulares de cabotaje insular que no sigan o precedan a un viaje internacional, en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como servicios de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros no regular, a excepción de los servicios de crucero realizados con buques de más de 650 GT, en el ámbito de aplicación de la Orden del Ministerio de Fomento, de 22 julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular. Estas limitaciones consisten básicamente en que el capitán y el primer oficial de cubierta de los buques deban tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, y el resto de la dotación, en el caso de buques mercantes, deba ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en un 50 %.

En este sentido, en el artículo 1 del presente real decreto-ley se exceptúa la exigencia del requisito de nacionalidad para los ucranianos de las dotaciones de buques afectados por las anteriores limitaciones. Esta medida se prolongará durante el I periodo en que se encuentren vigentes las protecciones temporales que en España han sido moduladas por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de marzo de 2022, por el que se amplía la protección temporal otorgada en virtud de la Decisión de Ejecución (UE) 2022/382 del Consejo, de 4 de marzo de 2022, a personas afectadas por el conflicto de Ucrania que puedan encontrar refugio en España, publicado en el anexo de la Orden PCM/170/2022, de 9 de marzo.

Por otro lado, en el artículo 18 de este real decreto-ley se modifica el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, incluyendo una nueva disposición adicional trigésima sexta para permitir a las empresas navieras españolas contratar servicios de seguridad privada que aseguren su protección cuando



naveguen por aguas con riesgo de cometerse actos de piratería y puedan prevenirlos por efecto de la disuasión o la repulsión.

Mediante dicha disposición se pretende atender una necesidad ampliamente demandada por el sector marítimo español y otros sectores que se valen del transporte marítimo para el ejercicio de su actividad empresarial. En los últimos años se viene registrando en zonas concretas del planeta –significativamente en el Golfo de Guinea, Mar Rojo y en el denominado Cuerno de África– un creciente número de ataques piratas a buques mercantes y pesqueros, con riesgo para la integridad física de sus tripulantes y su impacto negativo en la libertad de navegación, en los intereses españoles, y en la seguridad de los buques de vinculación nacional de la región entre los que se encuentran los pesqueros, petroleros y gaseros. A la inseguridad marítima que ya se deriva de la persistente guerra en el Yemen, se ha añadido la enorme inestabilidad internacional y gran amenaza para la seguridad mundial producida por la invasión de Ucrania que ha empeorado la situación de seguridad en el transporte marítimo, como ha puesto de manifiesto la Organización Marítima Internacional en los pronunciamientos de su Consejo en la sesión extraordinaria celebrada el 10 y 11 de marzo de 2022.

De la gravedad de la situación y de los ataques producidos dan cuenta los Informes anuales de Seguridad Nacional, elaborados por el Departamento de Seguridad Nacional. En este sentido, en los correspondientes a los años 2020 y 2021, se indica que el Golfo de Guinea tiene el mayor índice mundial de piratería, robo a mano armada, secuestro de marinos, pesca ilegal, contrabando y tráfico de drogas, y delincuencia transnacional organizada. En lo que respecta al Cuerno de África, se ha logrado contener la piratería y evitar la captura de barcos y los secuestros de tripulaciones gracias a la acción de la Operación Atalanta, pero esta actividad dista de estar erradicada. La Resolución 2608 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre la situación en Somalia, adoptada el 3 de diciembre de 2021, ha prorrogado, de momento por tres meses, la autorización a operar en las aguas territoriales del país a los buques y aeronaves de EUNAVFOR Atalanta. Sin embargo, los grupos siguen activos, aunque en estos momentos dedicados a otras actividades delictivas. Puede asegurarse que, si las circunstancias se volviesen favorables para ellos, se relajasen las medidas de protección del tráfico marítimo o les surgiesen objetivos de oportunidad, estos grupos retomarían las actividades de piratería.

El artículo 19 recoge medidas en materia de ayudas de Estado complementarias a empresas armadoras de buques pesqueros. En fecha 21 de julio de 2022, a través de Comunicación de la Comisión Europea sobre el Marco temporal de ayudas de crisis para apoyar la economía en el contexto de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, la Unión Europea ha elevado el importe máximo a percibir por empresa a los 75.000 euros, por lo que ha de tenerse en cuenta la posibilidad de aplicar este nuevo límite a determinados beneficiarios de las ayudas recogidas en el artículo 32 del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, ampliando así una de las medidas ya adoptadas para beneficiar al sector pesquero, que ha visto notablemente incrementados los costes intermedios, siendo significativo la subida del precio del gasóleo, imprescindible para el desempeño de su labor.

## V

El título IV incluye medidas económicas en materia de becas y ayudas al estudio en enseñanzas postobligatorias y para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023.

En particular, se establece una cuantía complementaria de cien euros al mes para el periodo de cuatro meses, comprendido entre septiembre y diciembre de 2022, para todas las personas beneficiarias de las becas, ayudas y subsidios de la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023, para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, y de la Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023.

La situación económica derivada del conflicto bélico provocado por de la invasión rusa de Ucrania y el incremento de la inflación, que se ha situado en el mes de julio en el 10,8 %, ha producido un fuerte impacto en las familias.

Este hecho, respecto de aquellas familias con hijos mayores de 16 años que estén cursando estudios postobligatorios y universitarios y de las que disponen de hijos también de más de 16 años, con necesidad específica de apoyo educativo, con derecho a beca de las gestionadas por el Ministerio de Educación y Formación Profesional, ha dado lugar a una evidente necesidad de reforzamiento de las cuantías, de forma que se asegure el menor impacto posible en la garantía de la igualdad de oportunidades e impida que las personas más vulnerables, y ya en edad laboral, deban abandonar sus estudios.

La cuantía incrementada, 400 euros, junto a la rapidez de su percepción, se considera suficiente para poder tener una incidencia directa en la decisión de continuar estudios en el próximo curso 2022-2023.

Se considera que la necesidad a cubrir, a saber, la compensación del incremento del coste de la vida respecto del valor nominal de las becas, de forma que el estudiantado pueda seguir asumiendo los gastos que requiere la enseñanza en condiciones similares a las anteriores a la crisis señalada, tiene carácter extremadamente urgente y supone una necesidad social inaplazable.

## VI

El título V por su parte recoge un conjunto de medidas de fomento del ahorro y la eficiencia energética así como de fomento de la electrificación y despliegue de energías renovables, distribuidas en dos capítulos.

El ahorro de energía es la forma más rápida y económica de hacer frente a la actual crisis energética y de reducir las facturas. Las medidas de eficiencia energética ayudarán a contar con edificios más confortables, con un consumo energético menor, y a disponer de un sector productivo más competitivo y mejor preparado para el próximo invierno.

En este sentido, la climatización de espacios es uno de los ámbitos con mayor potencial de ahorro, con la posibilidad de actuar de forma inminente en medidas de gestión y conservación de energía que generen ahorros inmediatos.

En este ámbito, las administraciones públicas pueden y deben liderar este impulso. Así, la Orden PCM/466/2022, de 25 de mayo, publicaba el Acuerdo de Consejo de Ministros de 22 de mayo de 2022, por el que se aprueba el Plan de medidas de ahorro y eficiencia energética en la Administración General del Estado y las entidades del sector público estatal. Este plan introduce medidas de racionalización del uso de edificios administrativos, incluido el establecimiento de horarios de encendido y apagado de instalaciones, el control de las condiciones de temperatura para minimizar el consumo en climatización, o el despliegue de instalaciones de autoconsumo en el ámbito de la administración estatal.

Por otra parte, España ya cuenta con un marco normativo exigente para el consumo racional de energía. Así, el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE), aprobado por Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, ya prevé obligaciones para una adecuada gestión y un consumo eficiente de energía en los sistemas de climatización o producción de agua caliente sanitaria. En particular, para edificios y locales de uso administrativo incluidas las administraciones públicas, establecimientos comerciales como grandes almacenes o centros comerciales, espacios culturales como cines o centros de congresos, o infraestructuras destinadas al transporte de personas como estaciones y aeropuertos, prevé que no pueda utilizarse energía convencional para calefactar por encima de los 21 °C ni refrigerar por debajo de los 26 °C. Asimismo, establece que estos edificios deben disponer de dispositivos que midan las condiciones de temperatura, y la obligación a disponer de sistemas de cierre de puertas que eviten el despilfarro energético que supondría que éstas se mantuvieran abiertas. Por último, establece unos regímenes de inspección de las instalaciones de climatización y agua

caliente sanitaria, que incluyen, para instalaciones de más de 70 kW, inspecciones específicas de eficiencia energética una vez cada cuatro años.

En el contexto actual, la necesidad de empezar abordando las medidas inmediatas de menor coste y complejidad requiere un refuerzo puntual de las obligaciones previstas en el RITE. Así, este real decreto-ley introduce una serie de obligaciones de forma temporal hasta el 1 de noviembre de 2023 sobre los edificios y locales sujetos a obligaciones de temperatura en el marco del RITE.

En primer lugar, se modifica la limitación de temperaturas de calefacción y refrigeración a 19 y 27 °C, respectivamente. En este sentido, se estima que cada grado en el que se cambie la consigna de temperatura que suponga una menor necesidad de calefacción o refrigeración puede suponer un ahorro del 7 % del consumo.

En segundo lugar, dada la necesidad de ahorrar energía con carácter general, se hace extensiva tanto esta obligación, como la obligación relativa a los cierres automáticos de puertas, también a los edificios y locales que se climatizan con energía renovable, que hasta el momento estaban exentos de estas obligaciones.

En tercer lugar, dada la importancia de un adecuado cumplimiento y seguimiento de las medidas de ahorro energético, así como la sensibilización del conjunto de la ciudadanía, se introduce la obligación a estos locales y edificios, que actualmente ya deben contar con carteles o pantallas donde se hacen visibles al público las temperaturas y humedad relativa de los mismos, que incorporen carteles explicativos de las medidas obligatorias de ahorro, en las que también pueden incluir otras medidas que estén adoptando para reducir el consumo energético.

Por último, en línea con medidas similares adoptadas en países de nuestro entorno y de acuerdo con la necesidad de llegar al invierno con las instalaciones existentes en las mejores condiciones energéticas, se introduce la obligación de adelantar la siguiente inspección de eficiencia energética en aquellos edificios obligados a ello cuya última inspección sea anterior al 1 de enero de 2021. De este modo, llegado el final del año 2022, todos los edificios con un consumo relevante de climatización habrán pasado por una inspección de este tipo en los últimos dos años.

Estas medidas, que son de aplicación tanto al conjunto de edificios y locales de las administraciones públicas como en el ámbito del sector terciario, podrán complementarse con medidas adicionales. En este sentido, el Gobierno impulsará medidas de coordinación con las Comunidades Autónomas y las Entidades locales para hacer un seguimiento de las medidas adoptadas y la identificación de medidas adicionales a implantar en los edificios e infraestructuras públicas.

El capítulo II incluye medidas de fomento de la electrificación y despliegue de energías renovables. En este sentido, se aborda un bloque de medidas dirigido a la sustitución de combustibles fósiles en nuestro «mix» energético por una mayor penetración de renovables. En este contexto, se abordan medidas urgentes para facilitar la penetración de generación renovable eléctrica, en particular el autoconsumo, y su integración en el sistema eléctrico, así como la penetración de gases renovables.

Así, en primer lugar, el autoconsumo está experimentando una fortísima expansión. El Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores, y la reglamentación posterior ha permitido que la ciudadanía, los sectores económicos y las administraciones públicas puedan aprovechar el elevado recurso renovable del país, llevando a niveles de despliegue de esta modalidad de generación que prácticamente se duplican año a año. Por otra parte, la Hoja de ruta de Autoconsumo, aprobada en el Consejo de Ministros del 21 de diciembre de 2021, plantea la necesidad de seguir abordando, entre otras, medidas normativas que faciliten el impulso de esta modalidad de generación y consumo de energía.

Así, el despliegue del autoconsumo y la experiencia acumulada han puesto de manifiesto algunas casuísticas concretas que retrasan la puesta en marcha de las instalaciones. El contexto actual exige abordar estas problemáticas con urgencia, eliminando las trabas identificadas con el fin de acelerar la puesta en marcha de forma

rápida de las instalaciones. Por ello, es imprescindible adoptar medidas que aseguren que cada uno de los sujetos que participan en la activación del autoconsumo ejecuten sus tareas correctamente y en los tiempos asignados, aportando así claridad y certidumbre a los hogares, empresas o administraciones que optan por el autoconsumo.

En el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, se tomaron medias para impulsar el autoconsumo entre las que se cuentan la introducción de un régimen sancionador específico y una nueva obligación a los gestores de las redes de distribución consistente en disponer de canales de información abiertos para presentar quejas, atender consultas y obtener información relativas a los expedientes de instalaciones de autoconsumo. Así, una vez que debe de existir la posibilidad de realizar un seguimiento próximo de los expedientes y de interponer las correspondientes quejas, se considera necesario dar un paso más para explotar dicha herramienta de tal forma que si se producen grandes retrasos imputables a las empresas distribuidoras o a las comercializadoras estas asuman una compensación directa en la factura de los clientes que están tratando de activar sus instalaciones de autoconsumo y realizar vertidos. Con este fin, este real decreto-ley establece un tiempo máximo de dos meses desde la obtención del certificado de instalación eléctrica (CIE) y la transmisión de la información de las comunidades autónomas a las distribuidoras hasta el vertido a la red de los excedentes. Así, una vez que las comunidades autónomas ya han emitido en su caso la documentación correspondiente en materia de seguridad industrial, el incumplimiento de estos plazos sin causa imputable al consumidor ni a la administración competente en materia de energía y superados los dos meses, supondrá el descuento automático en factura por parte del comercializador en concepto de «descuento por retardo en activación de autoconsumo» que será asumido por el distribuidor o por el comercializador. El derecho a descuento se configura como un mecanismo similar al de compensación de excedentes, y tiene en cuenta que los excedentes que no están siendo compensados están contribuyendo, de facto, a una reducción de las pérdidas contabilizadas en la correspondiente red de distribución.

Por ello, este real decreto-ley, a efectos de aumentar la flexibilidad y que permita optimizar un mejor aprovechamiento de las instalaciones de autoconsumo, se revisa el periodo mínimo de permanencia de la modalidad de autoconsumo pasando de un año a cuatro meses.

Además, con el fin de descarbonizar la economía y de disminuir la dependencia de los hidrocarburos, resulta procedente acelerar en la medida de lo posible las tramitaciones y autorizaciones de las instalaciones sin desproteger los bienes y derechos de terceros. A tal fin, se considera oportuno modificar el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica. Así se establece un plazo de quince días a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) para la emisión de informe sobre autorizaciones de instalaciones de transporte, y el silencio administrativo pasado estos quince días será positivo, ya que en este caso carece de sentido hacer una evaluación sistemática de las capacidades en cada una de las instalaciones que se autorizan cuando el titular es siempre la misma persona jurídica y esta ejerce esta actividad en régimen de monopolio legal. Asimismo, y con el fin de impulsar la tramitación de la gran cantidad de instalaciones introducidas en la nueva planificación de la red de transporte de horizonte 2026 que resultan críticas para evacuar la generación renovable y minimizar vertidos se introduce una casuística para la cual las instalaciones de transporte no requerirán autorización administrativa previa.

Adicionalmente y como consecuencia de la elevada cantidad de actuaciones susceptibles de ser consideradas como singulares desde el punto de vista retributivo que se han introducido en la planificación de la red de transporte de horizonte 2026, se permite que las mismas puedan iniciar su tramitación aun cuando no hubieran obtenido

tal catalogación. Esta modificación permitirá avanzar en la tramitación mientras que en paralelo se profundizan tanto en los estudios necesarios como en la definición técnica y económica del proyecto.

Para impulsar el almacenamiento hidráulico, se introduce una modificación que permitirá a las centrales hidráulicas existentes (con o sin bombeo) introducir equipos electrónicos en los grupos electromecánicos sin que esto suponga la necesidad de obtener nuevos permisos de acceso. Esto permitirá modernizar grupos hidráulicos existentes haciéndolos más flexibles y permitiendo ser utilizados como bombeos.

Por otra parte, la implantación masiva de generación renovable requiere el despliegue del almacenamiento como un elemento clave para la integración de la generación renovable y dotar de flexibilidad al sistema eléctrico.

El Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, introdujo en la legislación la figura del almacenamiento.

En España la potencia eléctrica instalada con derecho al régimen retributivo específico asciende a 22 GW en la tecnología eólica y 8 GW en la tecnología fotovoltaica, siendo la incorporación de almacenamiento en estas instalaciones una oportunidad para la flexibilidad de la generación y mejora de su integración en el sistema.

Lo anterior unido al objetivo de instalar 6 GW de almacenamiento en 2030 de acuerdo con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC 2021-2030), hace necesario habilitar con carácter urgente la posibilidad de instalar almacenamiento en instalaciones renovables existentes con derecho al régimen retributivo específico.

Para este fin, el artículo 33 modifica el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos. Mediante este artículo se modifica la definición de las hibridaciones tipo 3 para incorporar las instalaciones de almacenamiento clarificando de esta forma la obligación relacionada con los equipos de medida necesarios para la determinación de la energía generada que permita la adecuada retribución de los regímenes económicos que les sean de aplicación, así como las consecuencias de su incumplimiento.

Por otra parte, acorde al Plan para poner fin a la dependencia de la UE con respecto a los combustibles fósiles rusos (REPowerEU), presentado por la Comisión Europea el 18 de mayo de 2022, el biogás y el hidrógeno renovable disminuyen la dependencia energética europea, proporcionando una solución sostenible clave en el proceso de descarbonización de la economía. Por tanto, en las actuales circunstancias geopolíticas, resulta de extraordinaria y urgente necesidad adoptar un conjunto de medidas encaminadas a favorecer el desarrollo de los gases renovables facilitando su inyección a la red de transporte y distribución de gas natural existente.

En la «Hoja de Ruta del Hidrógeno: una apuesta por el hidrógeno renovable», aprobada por el Consejo de Ministros el 6 de octubre de 2020, la medida 3 está dedicada a la promoción del desarrollo de medidas regulatorias que simplifiquen y faciliten el despliegue de los hidroductos que transporten hidrógeno renovable en el marco de la normativa del sector de hidrocarburos.

Por su parte, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) destina en torno a un 40 % de las inversiones a la transición ecológica. Entre las componentes integradas en el PRTR, se señala la Componente 7 «Despliegue e integración de energías renovables» y la Componente 9 Hoja de ruta del hidrógeno renovable y su integración sectorial.

En la misma línea, en la Hoja de Ruta del Biogás, aprobada por el Consejo de Ministros el 22 de marzo de 2022, la medida 2 recoge la «agilización de procedimientos de autorización de plantas y otras infraestructuras y procesos asociados».

Por todo lo anterior, resulta necesario establecer con carácter de urgencia, modificaciones regulatorias que faciliten el desarrollo de los proyectos favorecidos por



las líneas de ayuda de las componentes 7 y 9 del PRTR, proporcionando una mayor claridad en la normativa de aplicación para el despliegue de infraestructuras dedicadas a los gases renovables.

En particular, en el artículo 34 se explicita que las modificaciones de las posiciones de conexión para adaptarlas a la inyección a red de gases renovables, tienen carácter de modificación menor y que su tramitación se podrá realizar conforme al artículo 70.3 del Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural, es decir, sin necesidad de autorización administrativa ni aprobación del proyecto de ejecución.

Además, en la disposición final decimoprimeras se incluye una modificación de los artículos 55 y 56 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, a fin de eximir a todas las líneas directas de la necesidad de ser autorizadas, aspecto ya previsto, pero solo para las líneas directas dirigidas a un único consumidor. Se dispone, por tanto, que también «podrán realizarse libremente, sin más requisitos que los relativos al cumplimiento de las disposiciones técnicas y de seguridad y medioambientales», «las líneas directas de conexión de una planta de producción de gases renovables con el sistema gasista destinada a la inyección de gas en él», según definición dada por el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

Adicionalmente se ha añadido la disposición final decimosegunda, que añade un nuevo artículo 12 bis al Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, para establecer, de forma análoga a las actuales conexiones de transporte a distribución, una serie de principios básicos que no se encontraban explicitados para las conexiones de inyección de gases renovables a transporte y distribución y que buscan otorgar certidumbre a los promotores y otros agentes implicados.

Con todo ello se acelerará la tramitación de los proyectos de inyección de gases renovables a la red existente, que están a la espera de ser tramitados, bien por las comunidades autónomas, bien por la Administración General del Estado.

Por último, la disposición adicional segunda establece una aportación al sector eléctrico de 1.360 M€ procedente de los Presupuestos Generales del Estado de 2022. Esta aportación se realiza en cumplimiento de lo establecido en el apartado segundo de la disposición adicional segunda del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables.

Esta disposición adicional segunda del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, establecía la suspensión temporal del Impuesto del Valor de la Producción de Energía Eléctrica (IVPEE) por la difícil situación de los mercados energéticos, pero a su vez determinaba la obligación de la compensación por el importe equivalente a la reducción de recaudación consecuencia de esta medida al sistema eléctrico, ya que la totalidad de la recaudación de este impuesto se destina al pago de los costes regulados del sistema, especialmente al fomento de las energías renovables.

Mediante este real decreto-ley se autoriza el libramiento de un importe de 1.360 millones de euros al sistema eléctrico para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Real Decreto-ley 29/2021 por la reducción de ingresos que se ha producido por la suspensión del IVPEE.

## VII

La disposición derogatoria única deroga el capítulo II del 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, sobre medidas en el sector del transporte aéreo; así como determinadas referencias del anexo 2 de la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales,

administrativas y del orden social, en relación con procedimientos aeronáuticos sobre aeronavegabilidad.

En cuanto a las disposiciones finales, la primera de ellas modifica el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, para aclarar que las ayudas previstas en su artículo 25 también resultan de aplicación a los vehículos auto-taxi de Ceuta y Melilla que dispongan de la correspondiente licencia expedida por las Ciudades de Ceuta y Melilla, en aplicación de las especiales circunstancias del hecho diferencial de dichas Ciudades. Al igual que sucede con las ayudas directas establecidas en el artículo 4 de este real decreto-ley.

La disposición final segunda modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea. En primer lugar, se modifican sus artículos 20 y 21, en el marco de las medidas adoptadas para impulsar la recuperación del sector aéreo tras la eliminación de las restricciones de movilidad para la contención y prevención de la COVID-19, para establecer medidas de simplificación en orden a coadyuvar al desarrollo e impulso de la aviación general y deportiva, una de las que más ha sufrido por estas limitaciones.

Con este objeto, en coherencia con lo previsto en la normativa europea para operaciones equivalentes sobre las que la Unión Europea ha asumido competencias y atendiendo a una reivindicación del sector, se flexibilizan las exigencias sobre los documentos que deben llevarse a bordo de la aeronave permitiendo que se conserve en el aeródromo de salida y llegada. Esta medida, por otra parte, resulta especialmente pertinente en el momento actual por el incremento de las aeronaves afectadas como consecuencia de la aplicación de la normativa nacional a un mayor número de ellas, al ampliar, de conformidad con la posibilidad conferida a los Estados miembros por normativa europea, la masa máxima al despegue para considerar a una aeronave ultraligera y excluirla de la aplicación de la normativa europea.

Mantener el régimen vigente en un momento de necesario impulso de reactivación de la actividad, supone una dificultad añadida para la operación en España de aeronaves ultraligeras de otros países europeos, y, por tanto, para la atracción de este turismo internacional, que puede beneficiarse de las favorables condiciones climatológicas de nuestro país, en particular ante la temporada estival.

Adicionalmente, esta modificación incorpora la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional eliminando diferencias con lo previsto en el artículo 29 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago de 1944) y da cumplimiento a la normativa europea al excluir la aplicación del régimen sobre documentación a bordo de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, a las operaciones sujetas a normativa europea normativa.

En segundo lugar, se modifican los artículos 29 y 130 de la Ley 48/1960, de 21 de julio. En la actualidad, el régimen de inscripción en el Registro de Matrículas de Aeronaves civiles está regulado principalmente por la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, y el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles («RMAC»), aprobado mediante Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo.

En su redacción actual, la Ley 48/1960, de 21 de julio, establece en sus artículos 29 y 130 los actos que deberán ser inscritos en el Registro de matrícula de aeronaves civiles, así como sobre la necesidad de obtención de un certificado o comunicación del Registro de Bienes Muebles.

Es necesario modificar la redacción de los artículos 29 y 130 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, al objeto de permitir la introducción de los cambios normativos que faciliten un régimen de inscripción en el Registro de Matrículas de Aeronaves Civiles más flexible y con un carácter administrativo reforzado, a cuyo efecto es necesario establecer con claridad que las aeronaves obligadas a matricularse en el registro español se determinarán reglamentariamente y hacer posible la matriculación sin requerir la inscripción previa en el Registro de Bienes Muebles. De esta forma se reforzará la naturaleza administrativa del Registro de Matrícula de Aeronaves, diferenciando con claridad sus funciones de las atribuidas al Registro de Bienes Muebles, al tiempo que se contempla la necesaria coordinación entre ambos registros.

En tercer lugar, se modifica la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, al objeto de flexibilizar los instrumentos de coordinación con las Comunidades Autónomas y Corporaciones locales en orden a la salvaguarda de las competencias estatales exclusivas en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general, reforzando la autonomía de dichas administraciones. Con este fin, se establecen en norma con rango legal los supuestos en que se podrá excepcionar de la obtención de los informes previos al planeamiento territorial y urbanístico, o a los acuerdos previos a la construcción, instalación o plantación ubicada en zona de servidumbres aeronáuticas o propuestas de servidumbres exigidos por la normativa reglamentaria cuando, aun afectado a éstas, no comprometan la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas o el normal funcionamiento de las ayudas a la navegación aérea.

En el contexto de la crisis generada por la Guerra de Ucrania y su impacto en la economía, se considera de extraordinaria y urgente necesidad introducir esta medida de flexibilidad para facilitar el desarrollo de aquellas actividades económicas implantadas o en fase de implantación en el territorio afectado por las referidas servidumbres, de modo que, cuando sea compatible con la seguridad aérea, no tengan que retrasar las obras o actividades proyectadas. Lo propio cabe indicar en relación con la planificación territorial y urbanística en la medida en que esta contribuye, igualmente, a evitar demoras innecesarias en dicha tramitación, y al desarrollo de la actividad económica.

La disposición final tercera de este real decreto-ley modifica la disposición adicional decimonovena de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, relativa al silencio administrativo, para incluir por imperiosas razones de interés general entre las excepciones del silencio administrativo positivo los procedimientos de aeronavegabilidad, inicial y continuada, los procedimientos para la aprobación de las servidumbres aeronáuticas y la certificación del personal de formación de los pilotos a distancia.

Así, la aeronavegabilidad de las aeronaves, tanto inicial como continuada, es un aspecto esencial y crítico de la seguridad aérea, y esta a su vez es una razón imperiosa de interés general en tanto que manifestación de la seguridad pública, lo que justifica la aplicación de la excepción al silencio positivo prevista en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, según contempla ya la disposición adicional vigésima novena, apartado 2, y anexo 2, de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, aunque de manera incompleta y desactualizada para los procedimientos actualmente aplicables, que han ido evolucionando a medida que lo ha hecho la normativa sustantiva que los regula. A los procedimientos de aeronavegabilidad cubiertos por la normativa europea ya les aplica la excepción del silencio positivo ex artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, al exigir un pronunciamiento expreso de la administración pública actuante, conforme reiterada y pacífica doctrina del Consejo de Estado, entre otros, en dictamen 382/2014.

Idénticas razones imperiosas de interés general concurren en las servidumbres aeronáuticas, esenciales para la salvaguardia de la seguridad del tránsito y el transporte aéreo, que adicionalmente imponen limitaciones de los usos del suelo a terceros que exceden de la esfera de los intereses de los gestores aeroportuarios y proveedores de servicios de navegación aérea legitimados para solicitar su aprobación, lo que requiere que en su adopción se salvaguarden sus derechos. La adopción de servidumbres aeronáuticas, por otra parte, implica el ejercicio de potestades públicas cuya transferencia al solicitante no se contempla expresamente en la actual redacción del artículo 24.1 de la Ley 39/20015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que entre las excepciones al silencio positivo incluye aquéllos procedimientos «cuya estimación tuviera como consecuencia que se transfirieran al solicitante o a terceros facultades relativas (...) o al servicio público», sin contemplar expresamente aquéllas otras funciones de las administraciones públicas que afectan a la esfera de los derechos e intereses de los particulares y que no se concretan en servicios públicos.

En materia de certificación del personal de formación de los pilotos a distancia la excepción al silencio positivo queda justificada, igualmente, por razones de seguridad operacional en tanto que asegurar su cualificación a los efectos de la formación, instrucción práctica y evaluación de los pilotos remotos es esencial para asegurar que estos, los responsables en última instancia de la operación de la aeronave no tripulada, obtienen una formación y evaluación adecuada para el ejercicio de sus funciones. Así, ya la disposición adicional vigésima novena, apartado 2, y anexo 2, de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, recoge el silencio administrativo negativo para los «Procedimientos sobre autorización de Centros de Formación Aeronáutica» y los «Procedimientos sobre autorización de cursos de formación aeronáutica». En el caso de la formación de los pilotos a distancia no se contempla la autorización de los centros y cursos de formación, optándose por asegurar la cualificación profesional del personal que imparte formación, lo que adicionalmente permite que estos profesionales puedan prestar sus servicios en diversos centros de formación.

La disposición final cuarta de este real decreto-ley modifica la disposición adicional segunda de la Ley 7/2017, de 2 de noviembre, por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/11/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios (ADR) en materia de consumo, que en la redacción dada por la disposición final sexta de la Ley 3/2020, dispone que «... la decisión adoptada por la entidad acreditada podrá ser impugnada por parte de la compañía aérea, ante el juzgado de lo mercantil competente, cuando considere que la misma no es conforme a Derecho. Puesto que la decisión de la entidad acreditada no será vinculante para el pasajero, en todo caso se entenderá sin perjuicio de las acciones civiles que el pasajero tenga frente a la compañía aérea».

Se considera conveniente clarificar el régimen jurídico de este ADR para evitar un aspecto que podría resultar claramente perjudicial tanto para el funcionamiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) como para su papel como entidad acreditada: la ratificación de la decisión impugnada en el juicio.

En efecto, la redacción actual de la disposición adicional segunda de la Ley 7/2017, de 2 de noviembre, no aclara si en los casos en que la compañía aérea transportista impugne la decisión emitida por la entidad acreditada –AESA–, será parte demandada únicamente el pasajero o si AESA será demandada, exclusiva o conjuntamente, con el pasajero.

La actual redacción de la disposición adicional segunda de la Ley 7/2017 no aclara quiénes son las partes en el proceso, por lo que es posible que se pueda considerar a AESA como demandada en cuanto que autora de la decisión. En este caso, su comparecencia en el proceso supondrá una carga procesal adicional tanto para la Agencia como para la Abogacía del Estado.

Adicionalmente, dado el elevado número de estos procesos que puede haber inicialmente, también resultaría muy gravoso para la Agencia el que alguno de sus empleados tenga que ratificar la decisión en cada uno de los juicios que pudieran tener lugar.

Por ello, se considera conveniente modificar el apartado 3 de esta disposición para equiparar la posición de AESA a la del pasajero no obligando a su comparecencia.

La disposición final quinta del presente real decreto-ley modifica la disposición adicional primera del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Illes Balears que establece un sistema de compensaciones destinado a abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías entre las Illes Balears, o entre estas y la península, así como del efectuado entre dichas islas y otros territorios de Estados miembros de la Unión Europea y demás Estados firmantes del Acuerdo sobre el espacio económico europeo.

En dicho Real Decreto-ley se establece que el Gobierno solicitará a la Comisión la modificación del Reglamento (UE) 1407/2013, aumentando el límite de 200.000 euros de

ayudas de *minimis*. También que solicitará autorización para que las compensaciones al transporte aéreo y marítimo de mercancías, previstas en el artículo 11, queden excluidas del Reglamento citado.

La justificación de estas solicitudes consiste en que dichas compensaciones no son ayudas que distorsionen la competencia, sino precisamente compensaciones que restablecen las condiciones de competencia entre las empresas insulares y las radicadas en el continente.

La citada Comunicación de la Comisión contempla medidas temporales de ayuda estatal de importe limitado a las empresas afectadas por la agresión rusa contra Ucrania.

La Comisión considera tales ayudas estatales compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 107.3.b) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, siempre que se cumplan las condiciones establecidas.

Además, las medidas de ayuda estatal adoptadas al amparo de la Comunicación pueden acumularse con las ayudas concedidas en virtud de los Reglamentos de *minimis*, siempre y cuando se respeten las reglas en materia de acumulación contempladas en dichos reglamentos.

A su vez, se entiende que, cuando se trata de los mismos gastos subvencionables, con la acumulación no se puede exceder la intensidad de la ayuda o el importe máximo fijado en el marco temporal (400.000 euros).

Por todo lo expuesto, bajo el marco temporal asociado a la crisis en Ucrania, que permita elevar el techo de subvención de manera extraordinaria. Se trata de una ayuda complementaria a la existente, con un umbral máximo de 400.000 euros (contabilizando los 200.000 euros de *minimis*), y solo aplicaría a las empresas a las que les hubiera afectado el umbral de *minimis*.

Ante este marco coyuntural, se ve pertinente realizar una modificación en la disposición adicional primera del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, para prever que estas ayudas puedan acogerse al Marco Nacional Temporal aprobado por la Comisión Europea en su Decisión SA.102771(2022/N).

La disposición final sexta del presente real decreto-ley añade un nuevo apartado 6 bis al artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, con el fin de facilitar la parada de servicios ferroviarios que circulen por la red ferroviaria de interés general del Estado, en estaciones o apeaderos destinados al trasbordo o al intercambio modal que no formen parte de esta red, fomentando así la intermodalidad y la óptima utilización de las infraestructuras.

En la actualidad, el citado artículo 4 ya promueve la cooperación entre el Estado y las Administraciones Autonómicas en este sentido, y la conexión entre las redes de diferentes administraciones. Un caso frecuente en el que se da esta situación es el de las estaciones, apeaderos u otras instalaciones de intercambio modal, en las que es conveniente, por razones de economía y eficiencia, que los servicios ferroviarios que se prestan sobre la Red Ferroviaria de Interés General del Estado utilicen algunas de las instalaciones o algunos elementos funcionales que formen parte de las infraestructuras, aunque no formen parte de esta red.

Por razones de eficiencia del uso de los recursos públicos, promover el uso compartido de las mencionadas instalaciones es del todo aconsejable, pero es preciso establecer un marco de reparto de funciones y responsabilidades concreto entre los distintos administradores de las infraestructuras, así como garantizar que dichos servicios solo se prestarán en las instalaciones que cumplan las prescripciones establecidas en materia de seguridad e interoperabilidad obligadas para la Red Ferroviaria de Interés General.

El objetivo por tanto de la modificación es establecer ese marco normativo que regule y garantice el adecuado funcionamiento y la correcta seguridad de estas situaciones, que debe ser adoptado a la mayor urgencia, ya que la coexistencia de infraestructuras ya se está produciendo, con lo que es preciso, a la mayor brevedad, regular estos aspectos para dar seguridad jurídica a situaciones que se van a producir en breve.



La disposición final séptima del presente real decreto-ley modifica la disposición adicional centésima trigésima quinta de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, sobre «Liquidación de situaciones pendientes sobre justiprecio y aprovechamientos urbanísticos en materia de autopistas», aplicable a las concesiones comprendidas en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 26 de abril de 2019, de interpretación de determinados contratos de concesión de autopistas, en cuanto al método para calcular la «Responsabilidad Patrimonial de la Administración», mediante la adición de un nuevo apartado.

A la vista de la complejidad del procedimiento que posibilita el pago por la Administración de las cantidades en materia de expropiaciones, acordadas en justiprecio o por los Jurados Provinciales, correspondientes a los expedientes pendientes de las autopistas objeto de los contratos concesionales en proceso de liquidación por producirse el concurso de acreedores de las sociedades concesionarias, se ha considerado muy beneficioso incluir un nuevo apartado en la citada disposición adicional que regule el procedimiento simplificándolo.

Dicha regulación representa un beneficio para el expropiado, que recibe las cantidades en un menor plazo de tiempo; para la Administración concedente, que economiza medios y reduce el importe a pagar en concepto de intereses y costas judiciales; y para la Administración de Justicia, que ve reducida la carga de trabajo y economiza medios.

Asimismo, se clarifica la liquidación de las situaciones pendientes en materia de expropiaciones en el momento de dictar la resolución definitiva en la determinación de la «Responsabilidad Patrimonial de la Administración».

Esta modificación es necesaria y urgente pues en estos momentos se están llevando a cabo el cálculo y pago de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración de los ocho contratos concesionales correspondientes a las autopistas de peaje que por problemas financieros han revertido en el Estado, aportando esta modificación mayor seguridad y agilidad al proceso en curso. Cualquier demora en la aprobación de esta disposición supone el aumento de los costes asociados tanto al pago de las expropiaciones pendientes como en el citado cálculo de la citada Responsabilidad Patrimonial de la Administración, con el consiguiente perjuicio para el interés público.

La disposición final octava autoriza la convocatoria de los procesos selectivos correspondientes para la provisión de plazas en las especialidades de la Escala Superior de Especialistas en Transporte, Infraestructuras y Seguridad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, creada por la disposición adicional tercera de la Ley 10/2022, de 14 de junio, de medidas urgentes para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (procedente del Real Decreto-ley 19/2021, de 5 de octubre).

Esta Escala se creó con objeto de cubrir necesidades de selección de personal funcionario en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas O.A. y M.P. (CEDEX). En el caso de la AESF, se debe dar cumplimiento a los requerimientos de la Comisión Europea en el procedimiento de infracción 2018/2261 abierto por incumplimiento de las obligaciones de la Directiva 2004/49/CE en Carta de Emplazamiento de 25 de enero de 2019, entre los que se encuentra la dotación de recursos humanos a la misma.

Debe tenerse en cuenta que, durante los últimos años, las necesidades de personal de estos organismos no se han podido cubrir plenamente como consecuencia de la paralización de los procesos selectivos de la antigua Escala de Técnicos Facultativos Superiores de Organismos Autónomos del Ministerio de Fomento, extinguida por la disposición adicional tercera de la Ley 10/2022, de 14 de junio. Por Sentencia del Tribunal Supremo 1679/2020, de 4 de diciembre, se anuló el proceso selectivo para el acceso a dicha escala correspondiente a la Oferta de Empleo Público del año 2016, al determinar que se debía exigir la titulación de máster para el acceso a la misma, por

haberse creado en su momento con la exigencia de la titulación de ingeniero superior. Sin embargo, dado que las funciones a realizar por el personal que se seleccionaba con esta Escala no requerían la titulación de máster, siendo suficiente la titulación de grado, se paralizaron los procesos selectivos señalados, incluido el correspondiente a la Oferta de Empleo Público para 2019, que se suspendió de oficio ante la interposición de un nuevo recurso de casación ante el Tribunal Supremo.

La disposición final novena del presente real decreto-ley modifica el artículo 7 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras. En efecto, las medidas adoptadas en el citado Real Decreto-ley establecen un mecanismo de revisión excepcional de precios en un contexto de alza elevada y extraordinaria de los precios de las materias primas en el ámbito de los contratos de obras. El impacto de dicha situación de los mercados se ha producido con un crecimiento de precios acelerado, y por tanto dicho impacto se aprecia en todo tipo de contratos. Por ello, en caso de que el contrato tenga una duración inferior a doce meses, el incremento del coste se calculará sobre la totalidad de los importes del contrato certificados, si bien, el periodo mínimo de duración del contrato para que pueda ser aplicable esta revisión excepcional de precios será de cuatro meses. Estas medidas se han de adoptar con urgencia dado que la aplicación del citado Real Decreto Ley se encuentra ya en aplicación, suponiendo un riesgo de paralización en la ejecución de estos contratos la ausencia de aplicación de la revisión excepcional, con el consiguiente perjuicio para el interés público.

La disposición final décima del presente real decreto-ley modifica el Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio, por el que se establece un nuevo sistema de cotización para los trabajadores por cuenta propia o autónomos y se mejora la protección por cese de actividad.

La reciente modificación del sistema de cotización de los trabajadores por cuenta propia o autónomos y mejora de la protección por cese de actividad del Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio, supone cambios relevantes para este colectivo tanto desde la óptica contributiva, como de su protección social para tratar de converger con el régimen general.

Estas medidas atienden al Informe de Evaluación y Reforma del Pacto de Toledo, aprobado por el Congreso de los Diputados el 19 de noviembre de 2020, la Comisión de Seguimiento y Evaluación de los Acuerdos del Pacto de Toledo, en sus recomendaciones 4.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup>, como al apartado 4.º, de julio de 2021, de la mesa del diálogo social donde el Gobierno y agentes sociales buscan garantizar el poder adquisitivo de los pensionistas y asegurar la sostenibilidad del sistema público de pensiones.

De igual forma, el Acuerdo se enmarca también en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aprobado por el Gobierno el 16 de junio de 2021, que es uno de los planes nacionales que han elaborado los Estados miembros de la Unión Europea para acogerse al Plan de Recuperación para Europa *NextGenerationEU* y que tiene el triple objetivo de apoyar a corto plazo la recuperación tras la crisis sanitaria, impulsar a medio plazo un proceso de transformación estructural y llevar a largo plazo un desarrollo más sostenible y resiliente desde el punto de vista económico-financiero, social, territorial y medioambiental.

El componente 30, reforma 3, de este Plan aborda la parte social y recuerda la necesaria garantía de la sostenibilidad a largo plazo del sistema público de pensiones en el marco del Pacto de Toledo, siendo la adaptación de las bases de cotización de los trabajadores autónomos para cotizar por ingresos reales presupuesto necesario para reforzar dicho sistema y garantizar la sostenibilidad financiera. El compromiso de reforma fijaba el primer semestre de 2022, para su implantación en el año 2023.

Mediante la disposición final décima se procede a introducir diversas modificaciones en la regulación del Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio. En primer lugar, se da nueva redacción a la regla 5.ª del apartado 1.a) del artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, modificado por el apartado cinco del artículo primero del citado real decreto-ley, al objeto de que lo previsto en la citada regla concuerde con lo dispuesto en el artículo 44.3.d) del Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social, en la redacción dada al mismo por el artículo quinto. Uno del propio Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio; con la nueva redacción, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social podrá proponer una base de cotización superior a la mínima del tramo I de la tabla general en los supuestos de altas de oficio, en los que, asimismo, no procederá la regularización de la cotización en los períodos que se determinan.

En segundo lugar, se reforman tanto la regla 4.ª del apartado 1.c) del artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, modificado por el apartado cinco del artículo primero del real decreto-ley, como la letra c) de la regla 5.ª del apartado 2 del artículo 46 del Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social, modificado por el apartado uno de su artículo quinto, al objeto de reducir el plazo de devolución de las diferencias de cotización a los trabajadores por cuenta propia una vez efectuada la regularización correspondiente.

En tercer lugar, se da nueva redacción al artículo 38 de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, modificado por el apartado ocho del artículo tercero del real decreto-ley, relativo a la bonificación de cuotas para los trabajadores autónomos durante los períodos de descanso por nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural, a fin de que dicha bonificación pase a calcularse sobre la base media que tuvieran aquellos en los doce meses anteriores a la fecha en la se inicie esta bonificación, aplicándoseles el tipo de cotización dichas contingencias.

Similar modificación se efectúa en el artículo 38 bis de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, modificado por el apartado nueve del artículo tercero y relativo a la bonificación aplicable a las trabajadoras autónomas que se reincorporan al trabajo por cuenta propia tras haber cesado en la actividad por nacimiento de hijo o hija, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento y tutela; en este caso la bonificación se calculará sobre la base media que esas trabajadoras tuvieran en los doce meses anteriores a la fecha en que cesaron en su actividad.

También se incluye un nuevo apartado diez en el artículo 38 ter de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, sobre reducciones en la cotización aplicables por el inicio de una actividad por cuenta propia, que ha sido añadido por el apartado diez del artículo tercero del real decreto-ley, con la finalidad de que, cuando los trabajadores autónomos tengan un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento, o sean víctimas de violencia de género o víctimas de terrorismo, puedan beneficiarse de la cuota reducida a que se refiere tal artículo durante unos periodos de tiempo superiores a los establecidos con carácter general.

Como consecuencia de la anterior modificación, se reforma también la disposición transitoria quinta del real decreto-ley para fijar la cuantía de la cuota reducida aplicable a los citados trabajadores autónomos durante el periodo 2023 a 2025.

Por último, se modifica la letra e) del apartado tres del artículo 44 del Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social, que ha sido modificado por el apartado uno del artículo quinto del real decreto-ley, para acompasar su regulación a la del artículo 308.1.5.ª del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, de forma que, cuando los trabajadores autónomos no hubiesen presentado la declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas o cuando, habiéndola presentado, no hayan declarado ingresos a efectos de la determinación de los rendimientos netos cuando resulte de aplicación el régimen de estimación directa, la base de cotización aplicable sea la base mínima de cotización para

contingencias comunes de los trabajadores incluidos en el grupo 7 de cotización del Régimen General de la Seguridad Social.

Es necesario, en este momento, completar la cobertura de la acción protectora de la prestación por cese de actividad de manera que se permita la compatibilidad, en los supuestos de pluriactividad del trabajador autónomo, del percibo de esta prestación y el alta en Seguridad social si bien con el límite del salario mínimo interprofesional en el momento del nacimiento del derecho. De esta manera, se facilita el mantenimiento de su actividad profesional lo que redundará en el mayor dinamismo de la actividad económica en el actual contexto.

Mediante la disposición final decimotercera se establece la salvaguarda de disposiciones reglamentarias modificadas por el presente real decreto-ley. La disposición final decimosegunda contempla los títulos competenciales de la Constitución Española que amparan al Estado para aprobar las distintas medidas recogidas en este real decreto-ley. La disposición final decimoquinta habilita al Gobierno y a las personas titulares de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de Hacienda y Función Pública, de Educación y Formación Profesional, de Universidades y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para aprobar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de lo establecido en el presente real decreto-ley. La disposición final decimocuarta establece que el Gobierno presentará ante las Cortes Generales, en el plazo de seis meses, un proyecto de ley limitando la subcontratación en el transporte de mercancías por carretera. Y finalmente, la disposición final decimoséptima establece la entrada en vigor de esta norma.

## VIII

El artículo 86 de la Constitución permite al Gobierno dictar decretos-leyes «en caso de extraordinaria y urgente 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. El presente real decreto-ley, por una parte, responde al presupuesto habilitante de la extraordinaria y urgente necesidad que justifica la utilización de este tipo de norma y, por otra, no afecta a las materias vedadas a este instrumento normativo. Ninguna de las medidas del presente real decreto-ley afecta a estas materias en el sentido restrictivo que la jurisprudencia constitucional ha otorgado a este término (STC 139/2016, de 31 de julio).

En relación con el 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.

Resulta absolutamente necesario acometer con carácter urgente nuevas reformas que garanticen la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera.

La extraordinaria urgencia en la regulación de todas estas cuestiones viene motivada por la importancia para el funcionamiento general de la economía de la actividad del transporte de mercancías por carretera, resultando completamente imperativo que el marco normativo asegure su funcionamiento equilibrado, además de garantizarse la seguridad jurídica necesaria a los operadores económicos del sector.

La nueva disposición adicional decimotercera de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, introducida por el citado Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, al establecer la prohibición general de participación de los conductores en las operaciones de carga y descarga, prevé el desarrollo reglamentario de algunos de los supuestos excluidos, así como que reglamentariamente puedan establecerse otras excepciones. Dado que estas normas entran en vigor en septiembre, es necesario y urgente concretar antes estos supuestos para que la nueva regulación pueda entrar en vigor de manera que no dificulte la realización de determinadas actividades.

Por lo que se refiere a las ayudas en materia de transportes, las empresas de este ámbito continúan viéndose afectadas por el alza de los precios del combustible que repercute de manera directa en sus costes de explotación, lo que está comprometiendo la viabilidad económica de este sector a corto plazo y ello determina la extraordinaria y urgente necesidad de renovar las medidas recogidas en el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, con la finalidad de apoyar de forma rápida y decidida a las empresas del sector, aclarando algunos aspectos para su eficaz implementación e incorporando sectores que también se están viendo seriamente afectados como los servicios de mudanzas.

En cuanto a las medidas que se adoptan en el ámbito del transporte aéreo, cabe recordar que el uso del real decreto-ley procede en situaciones que se han calificado como «coyunturas económicas problemáticas», para cuyo tratamiento representa un instrumento constitucionalmente lícito, en tanto que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia, que no es otro que subvenir a «situaciones concretas de los objetivos gubernamentales que por razones difíciles de prever requieran 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» (SSTC 31/2011, de 17 de marzo, FJ 4; 137/2011, de 14 de septiembre, FJ 6, y 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8).

Así, en el contexto de la recuperación del sector aéreo tras las limitaciones de movilidad para la prevención y contención de la COVID-19 y las consecuencias económicas derivadas de la guerra de Ucrania, las medidas previstas en este real decreto-ley son de extraordinaria y urgente necesidad en orden a salvaguardar y mantener dicha recuperación, así como la de la industria turística sobre la que el transporte aéreo tiene un fuerte impacto.

En concreto, la evolución de la pandemia, el avance de la vacunación e inmunidad de la población contra el SARS-CoV2, hace necesaria la progresiva adecuación de las obligaciones y restricciones previstas en las Directrices operativas para la gestión de los



pasajeros, el personal de aviación o el uso de los aeropuertos, todo ello en atención al elevado nivel de protección alcanzado por la ciudadanía y en orden a contribuir a la recuperación de la actividad económica y la paulatina vuelta a la normalidad, en particular de cara a la reactivación del turismo.

En el ámbito del transporte aéreo, en consonancia con las medidas adoptadas por los países de nuestro entorno, procede relajar la imposición de dichas medidas, manteniéndolas como recomendaciones, a través de materiales de guía u orientación, sin perjuicio de poder restablecer su obligatoriedad, adecuándolo a las necesidades de cada momento, en caso de que la evolución de la pandemia así lo requiriese para mitigar los efectos de un rebrote en los contagios con graves consecuencias para la salud pública, lo que, dada la impredecibilidad sobre futuras variantes y la duración de los efectos preventivos de la inmunidad alcanzada por la población, resulta igualmente de extraordinaria y urgente necesidad. El objetivo es mantener la necesaria proporcionalidad entre las necesidades de salud pública y las obligaciones impuestas a los pasajeros, las compañías aéreas que operan en los aeropuertos españoles y a los propios aeropuertos, al tiempo que, igualmente, resulta de extraordinaria y urgente necesidad que se mantenga dicha flexibilización en orden a la eliminación de restricciones inhabituales en otros mercados competencia directa del mercado turístico nacional, que pueden lastrar la recuperación del transporte aéreo y de la industria turística, en particular atendiendo a los riesgos económicos actuales derivados de la guerra en Ucrania y el encarecimiento de los combustibles.

No obsta a lo anterior que la propuesta opte por generalizar el mecanismo para la adopción de las medidas de gestión de pasajeros aéreos y del personal de aviación a las situaciones de emergencias de salud pública de importancia internacional declaradas por la Organización Mundial de la Salud, cuando por su impacto justifiquen la adopción de directrices operativas, guías o recomendaciones por los organismos competentes de la Unión Europea o una organización internacional de la que España sea parte. De un lado, porque la propuesta es eficaz a los efectos de flexibilización necesarios en orden a la aplicación de las Directrices Operativas frente a la COVID-19, cuyas razones de extraordinaria y urgente necesidad ya se han indicado. De otro, porque la impredecibilidad en cuanto al surgimiento de nuevas emergencias de salud pública de importancia internacional que requieran aplicar restricciones en el transporte aéreo, así como la evidencia de que la probabilidad de nuevas pandemias es cada vez más alta, determinan igualmente la extraordinaria y urgente necesidad de disponer de un mecanismo que se ha demostrado eficaz para la implementación de las medidas preventivas adoptadas en el ámbito europeo o internacional para mitigar la transmisión de las infecciones causantes de la declaración de una emergencia de salud pública de importancia internacional.

En cuanto a las medidas para facilitar la implementación de los puestos automatizados en el control de las fronteras exteriores en aplicación del Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, concurren los requisitos de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española. Extraordinaria y urgente necesidad que queda justificada, de un lado, por la dificultad de anticipar la evolución del tráfico internacional de pasajeros en un contexto actual gobernado por la incertidumbre que atraviesa el sector aéreo, fuertemente impactado por la pandemia de la COVID-19 y todavía en periodo de recuperación y sometido a las fluctuaciones que generan las continuas modificaciones en las medidas de contención del virus, vigentes en muchos países pero que ya comienzan a relajarse en muchos otros. De otro, en tanto que la adopción de estas medidas deviene perentoria con motivo de la inminente puesta en funcionamiento del SES, con un impacto en la calidad del servicio inasumible por sus indeseados efectos sobre la competitividad de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos españoles, el turismo internacional y la imagen de país en particular en el contexto de la recuperación del sector del transporte y el turismo, y las dificultades económicas derivadas de la guerra de Ucrania, salvo que se implementen las medidas necesarias a la mayor brevedad.

La modificación de los artículos 20 y 21 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, resulta asimismo de extraordinaria y urgente necesidad en primer lugar, para no obstaculizar el desarrollo de la aviación general con cargas obsoletas y que se han considerado innecesarias, en particular teniendo en cuenta que, a corto plazo la aplicación de la nueva normativa sobre aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) determinará un incremento de las operaciones de aviación general, sector dedicado fundamentalmente a actividades recreativas y deportivas y especialmente castigado por las restricciones motivadas por la pandemia cuya reactivación, por otra parte, puede contribuir a la actividad turística.

La modificación de los artículos 29 y 130 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, responde asimismo a circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad, en tanto que las medidas de reactivación del sector deben ir acompañadas de medidas normativas que reduzcan trámites y cargas administrativas y, en concreto, de aquellas que permiten un régimen de matriculación de aeronaves más sencillo y flexible eliminando trámites para los administrados, que podrían así optar por matricular en mayor medida sus aeronaves en España frente a otras posibilidades a su alcance en nuestro entorno geográfico, al tiempo que agilizan el funcionamiento del registro de matriculación de aeronaves español y reducen los costes asociados a dicha matriculación. Todo ello con el fin de impulsar y hacer atractiva la realización de actividades aeronáuticas en el territorio español, que por sus características geográficas y climáticas resulta idóneo para la operación de aeronaves, en particular para la aviación general por su vinculación con la actividad turística, cuando el turismo es un sector económico estratégico para España y necesario para la recuperación económica.

En cuanto a la modificación de la Disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, en el contexto de la crisis generada por la Guerra de Ucrania y su impacto en la economía, se considera de extraordinaria y urgente necesidad introducir esta medida de flexibilidad para facilitar el desarrollo de aquellas actividades económicas que implantadas o en fase de implantación en el territorio afectado por las referidas servidumbres y propuestas de servidumbres, de modo que, cuando sea compatible con la seguridad aérea, no tengan que retrasar las obras o actividades proyectadas. Lo propio cabe indicar en relación con la planificación territorial y urbanística en la medida en que esta contribuye, igualmente, a evitar demoras innecesarias en dicha tramitación, y al desarrollo de la actividad económica.

Al respecto debe tenerse en cuenta que, en la actualidad hay más de 1200 municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas, que están obligados en la tramitación de sus planeamientos territoriales y urbanísticos a recabar de la Dirección General de Aviación Civil los informes previstos en el artículo 29 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, en relación con las propuestas de servidumbres. Asimismo, los particulares, de conformidad con lo previsto en el artículo 30 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, antes de iniciar la construcción, instalación o plantaciones en los terrenos afectados por servidumbres aeronáuticas deben obtener el acuerdo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La eliminación de estas trabas, cuando quede justificados por su no afectación a la seguridad y regularidad de las operaciones, o el normal funcionamiento de las ayudas a la navegación aérea, así como a la planificación aeroportuaria, debe contribuir al impulso de la actividad económica en la medida en que reduce los trámites exigidos por la normativa actualmente aplicable. Adicionalmente, se contribuye a optimizar los procesos y recursos de las Administraciones Públicas permitiendo focalizarlas a actuaciones más críticas, tanto desde la perspectiva de la seguridad aérea, como de la planificación aeroportuaria.

En cuanto a la modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, en virtud de la disposición final tercera, el elevado número de procedimientos de certificación que se sustancian por la AESA y, a su vez, tienen marco normativo en disposiciones tanto europeas como nacionales, hace imprescindible el aseguramiento de

un criterio armonizado que garantice la seguridad jurídica en lo que se refiere al sentido del silencio administrativo.

En este sentido, concurren los requisitos de extraordinaria y urgente necesidad por el carácter crítico de las autorizaciones, certificados y licencias gestionados, cuyas implicaciones sobre la seguridad aérea son muy significativas, en particular, en relación con las organizaciones y aeronaves sujetas a regulación nacional a las que no cabe hacer extensible el silencio administrativo negativo en base a la excepción al silencio positivo basada en la aplicación del Derecho de la Unión Europea, y dentro de estas, de las solicitudes que no quedan recogidas, o no al menos expresamente, dentro de la disposición adicional vigésima novena, apartado 2, y anexo 2, de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre.

En relación con las organizaciones y aeronaves de regulación europea, que exige un pronunciamiento expreso de la autoridad, es doctrina consolidada y pacífica del Consejo de Estado que aplica la excepción del silencio negativo, por imperativo del derecho europeo.

Para el caso de los procesos regulados por la normativa nacional, se considera inasumible el riesgo derivado de que el inicio de las actividades en el ámbito de la aeronavegabilidad, entendida ésta como la capacidad de una aeronave de operar en condiciones seguras, se produjese sin la preceptiva aprobación que asegura el cumplimiento con los requisitos aplicables, por lo que se hace necesario refrendar de manera clara e inequívoca en la normativa que el silencio aplicable será negativo. A lo que se añade, como circunstancia de carácter extraordinario, el potencial y previsible aumento de mercado nacional derivado de la aplicación del OPT IN por parte de España en materia de ULM hasta 650 kg. Esta situación hace necesario eliminar la exposición al riesgo de seguridad que supondría mantener en este entorno un régimen de silencio positivo.

Igualmente, por la razón imperiosa de interés general de seguridad pública, en su vertiente de seguridad aérea, y ante el incremento de la actividad de las aeronaves no tripuladas y, en consecuencia, de las actividades de formación, evaluación y examen de los pilotos a distancia, es de extraordinaria y urgente necesidad contemplar específicamente el silencio administrativo negativo en los procedimientos de certificación del personal de formación de los pilotos a distancia, al objeto de asegurar su competencia en el ejercicio de sus funciones esenciales para la seguridad de las operaciones de estas aeronaves, y, por tanto, de las personas y bienes subyacentes, así como de las operaciones de la aviación tripulada.

En materia de servidumbres aeronáuticas, la extraordinaria y urgente necesidad de la medida, además de justificada por razones imperiosas de seguridad aérea tendentes a evitar los riesgos para la navegación aérea, concurre la de salvaguardar los legítimos derechos e intereses de los sujetos afectados por las limitaciones propuestas, a cuyo efecto es preciso prevenir que puedan prosperar por silencio administrativo positivo solicitudes de servidumbres aeronáuticas que primen los intereses económicos de los solicitantes, valorando en mayor medida eventuales costes de expropiación, o no tengan en cuenta adecuadamente los derechos e interés legítimos de los propietarios y usuarios del territorio subyacente, en particular cuando no impliquen costes económicos. Y ello, en un contexto en el que se está procediendo a la actualización de un número significativo de las servidumbres de los aeropuertos y ayudas a la navegación aérea para adecuarlas a las necesidades actuales de la navegación aérea, eliminando aquellas servidumbres que, por la evolución, entre otros, de los procedimientos operativos o las modificaciones en las infraestructuras han devenido obsoletas.

La modificación por la disposición final cuarta del presente real decreto-ley de la Disposición adicional segunda de Ley 7/2017, de 2 de noviembre, por la que se incorpora al Ordenamiento Jurídico español la Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios (ADR) en materia de consumo, la extraordinaria y urgente necesidad viene determinada por la inminente acreditación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

como entidad de resolución alternativa de litigios en el ámbito de la protección de los usuarios del transporte aéreo y la necesidad de asegurar su posición procesal, aclarándola de modo que, sin perjuicio de la revisión judicial de sus decisiones y la tutela judicial de las compañías aéreas afectadas por ellas, no se impida o dificulte extraordinariamente el ejercicio de sus funciones como ADR por la eventual exigencia de comparecencia en aquellos procedimientos en que figure como demandada.

En el ámbito del transporte marítimo, la disposición prevista en el artículo 17 del presente real decreto-ley relativa a los tripulantes ucranianos responde al carácter extraordinario y excepcional de la situación originada por la invasión de Ucrania, que exige la adopción de medidas urgentes que proporcionen instrumentos para que ciudadanos ucranianos con competencias profesionales marítimas puedan prestar servicio en buques vinculados a España de manera inmediata. La tramitación ordinaria legislativa retrasaría en demasía la aplicación de las medidas propuestas, cuando la realidad actual exige necesariamente adoptarlas urgentemente.

La modificación por el artículo 18 del presente real decreto-ley 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, en relación con los servicios de seguridad de las empresas navieras y armadores españoles en el extranjero, responde a la gravedad de la situación y de los ataques producidos que dan cuenta los Informes anuales de Seguridad Nacional, elaborados por el Departamento de Seguridad Nacional. En este sentido, en los correspondientes a los años 2020 y 2021, se indica que el Golfo de Guinea tiene el mayor índice mundial de piratería, robo a mano armada, secuestro de marinos, pesca ilegal, contrabando y tráfico de drogas, y delincuencia transnacional organizada. En lo que respecta al Cuerno de África, se ha logrado contener la piratería y evitar la captura de barcos y los secuestros de tripulaciones gracias a la acción de la Operación Atalanta, pero esta actividad dista de estar erradicada. La Resolución 2608 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre la situación en Somalia, adoptada el 3 de diciembre de 2021, ha prorrogado, de momento por tres meses, la autorización a operar en las aguas territoriales del país a los buques y aeronaves de EUNAVFOR Atalanta. Sin embargo, los grupos siguen activos, aunque en estos momentos dedicados a otras actividades delictivas. Puede asegurarse que, si las circunstancias se volviesen favorables para ellos, se relajasen las medidas de protección del tráfico marítimo o les surgiesen objetivos de oportunidad, estos grupos retomarían las actividades de piratería.

A la inseguridad marítima que ya se deriva de la persistente guerra en el Yemen, se ha añadido la enorme inestabilidad internacional y gran amenaza para la seguridad mundial producida por la invasión de Ucrania por Rusia el pasado 24 de febrero de 2022.

Estas circunstancias conllevan que la tramitación ordinaria legislativa retrasaría en demasía la aplicación de las medidas propuestas, cuando la realidad actual exige necesariamente adoptarlas urgentemente.

Por lo que respecta al artículo 19 de este real decreto-ley, el incremento actual del precio del carburante, que ha disparado el coste hasta el 50 % en algunos casos, hace inasumible la continuidad de la actividad, hasta el punto de que buena parte del sector pesquero mantiene los barcos amarrados en puerto sin salir a faenar.

Procede en este momento ampliar una de las medidas ya adoptadas para beneficiar al sector pesquero, que ha visto notablemente incrementados los costes intermedios, siendo significativo la subida del precio del gasóleo, imprescindible para el desempeño de su labor.

Las medidas no pueden demorarse puesto que los perjuicios a que se podría someter el correcto funcionamiento del mercado y el conjunto de la economía serían incalculables. Del mismo modo, la seguridad jurídica exige una pronta solución a estas circunstancias, dado que han de adicionarse medidas al ordenamiento sin demora, tanto por motivos coyunturales como estructurales, derivadas de circunstancias ambientales crecientemente extremas, crisis agudizadas en el comercio internacional y alteración secuencial de los elementos constitutivos de la actividad que han venido en eclosionar con ocasión de la invasión de Ucrania. Las pérdidas de rentabilidad comprometen a

corto plazo la viabilidad de muchas de las empresas y autónomos de los sectores pesquero y acuícola, pudiendo generar desde pérdidas de producción hasta la extinción de explotaciones, efectos susceptibles de producir consecuencias negativas tanto en la estabilidad de los suministros alimentarios como en el empleo y la renta de las personas que desarrollan su actividad profesional en los sectores afectados.

En cuanto a los artículos 20 a 28 de este real decreto-ley, cabe destacar que la situación económica derivada del conflicto bélico derivado de la invasión rusa de Ucrania y el incremento de la inflación, que se ha situado en el mes de junio en el 10,2%, ha provocado un fuerte impacto en las familias.

Este hecho, respecto de aquellas familias con hijos que estén cursando estudios postobligatorios y universitarios y de las que disponen de hijos con necesidad específica de apoyo educativo, con derecho a beca de las gestionadas por el Ministerio de Educación y Formación Profesional, ha producido una evidente necesidad de reforzamiento de las cuantías, de forma que se garantice el menor impacto posible en la garantía de la igualdad de oportunidades.

Se considera que la necesidad a cubrir, a saber, la compensación del incremento del coste de la vida respecto del valor nominal de las becas, de forma que el estudiantado pueda seguir asumiendo los gastos que requiere la enseñanza en condiciones similares a las anteriores a la crisis señalada, tiene carácter urgente y supone una necesidad social inaplazable.

La alternativa de modificar determinadas disposiciones reglamentarias requería, por su complejidad en la tramitación y número de informes preceptivos, de un tiempo del que no se dispone, dado que la norma propuesta tiene como objeto poder abonar la cantidad adicional con motivo del inicio del nuevo curso escolar en septiembre de 2022, de forma que el estudiantado pueda afrontar los costes de sus estudios en una situación que compense los desequilibrios económicos señalados, así como le impida abandonar sus estudios. Una tramitación ordinaria haría inviable este objetivo.

La modificación por la disposición final quinta del presente real decreto-ley del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Illes Balears, debe hacerse a través del procedimiento de real decreto-ley, dado que concurren los requisitos de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española. Se constata la extraordinaria necesidad de tener que asegurar el tránsito de mercancías a los territorios extrapeninsulares, en concreto a las Illes Balears, en unas circunstancias extraordinarias de sobrecoste del transporte marítimo debido al incremento de los combustibles como consecuencia de la crisis de Ucrania.

Es urgente en cuanto a que la adopción de estas medidas deviene perentoria con motivo de la entrada en vigor del Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia (2022/C 131 I/01).

Respecto a la modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por la disposición final sexta del presente real decreto-ley, puesto que la situación que se regula ya se está produciendo en determinadas actuaciones que se encuentran próximas a su puesta en servicio, se considera de extraordinaria y urgente necesidad introducir la medida para facilitar la parada de servicios ferroviarios que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, en estaciones o apeaderos destinados al trasbordo o al intercambio modal que no formen parte de esta red, con el fin de establecer los oportunos instrumentos que definan el reparto de responsabilidades y el cumplimiento de estas obligaciones, y garantizar así la seguridad en la explotación.

En cuanto a la modificación por la disposición final séptima del presente real decreto-ley de la disposición adicional centésima trigésima quinta de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, sobre «Liquidación de situaciones pendientes sobre justiprecio y aprovechamientos urbanísticos en materia de autopistas», aplicable a las concesiones comprendidas en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 26 de abril de 2019, de interpretación de determinados contratos de



concesión de autopistas, en cuanto al método para calcular la «Responsabilidad Patrimonial de la Administración», dado que se encuentra ya definido el método para calcular la «Responsabilidad Patrimonial de la Administración» (en adelante, RPA), y en la misma se recoge el plazo de un año para proceder a su cálculo y liquidación, resulta necesario resolver las situaciones pendientes en materia de expropiaciones, sin cuya resolución quedará retenida parte de la liquidación.

Una parte significativa de las situaciones pendientes de resolver se encuentra motivada por el pago de expropiaciones que dejaron pendientes de pago las sociedades concesionarias que finalmente está abonando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como resultado de las sentencias judiciales. Con el fin de dar mayor seguridad y agilidad a los procesos en curso, reduciendo la posibilidad de que se generen mayores intereses de demora por pagos posteriores, es por lo que se considera esta modificación de extraordinaria y urgente necesidad.

Por lo que se refiere a la modificación de la disposición adicional tercera de la Ley 10/2022, de 14 de junio, de medidas urgentes para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la declaración a extinguir de la Escala de Técnicos Facultativos Superiores de Organismos Autónomos del Ministerio de Fomento, llevada a cabo por esta Ley constituye una circunstancia extraordinaria que afecta a la capacidad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la cobertura de las plazas ya dotadas e incluidas en las ofertas de empleo público de 2021 y 2022, con carácter previo a la publicación de las convocatorias de pruebas selectivas.

Como resultado de ello, la regulación propuesta en la disposición final octava es de urgente necesidad, ante la incapacidad por parte de estos Organismos y Agencias para incorporar con la suficiente rapidez los recursos humanos necesarios para la realización de su actividad en áreas estratégicas, con la progresiva pérdida de efectivos en su plantilla.

Teniendo en cuenta que la provisión de plazas para la nueva Escala Superior de Especialistas en Transporte, Infraestructuras y Seguridad es urgente y no se debe demorar hasta la aprobación de la Oferta de Empleo Público para 2023, prevista en el artículo 70 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, resulta necesaria la autorización de la convocatoria de los procesos selectivos citada mediante norma con rango de Ley con carácter urgente.

En cuanto a las modificaciones por la disposición final novena del presente real decreto-ley en el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, en lo referente a medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras, resulta de extraordinaria y urgente necesidad clarificar el universo de aplicación del mecanismo de revisión excepcional para que no quepa duda sobre la aplicación del mismo a todos los contratos de obras que cumplan los requisitos establecidos, independientemente de su duración, pues el impacto de la escalada inflacionista de los precios y del incremento mantenido del precio medio de la electricidad se ha producido para todo tipo de contratos, incluidos los contratos de duración inferior a un año.

También hay que tener en cuenta que Aena quedó excluida en lo referente a la revisión excepcional de precios en los contratos de obras tras las modificaciones introducidas en el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, por el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo. Como consecuencia de ello, los contratos de obras se están viendo dificultados notablemente; la paralización de obras por parte de los contratistas al incurrir estos en costes superiores a los iniciales, implica retrasos en la ejecución de contratos en vigor e incrementa la litigiosidad. Además, la situación está provocando que, en algunos casos, se queden desiertas licitaciones de nuevos contratos.

Por tanto, resulta urgente la adopción de medidas normativas inmediatas, ya que, en caso contrario, las consecuencias económicas y sociales derivadas de se verán agravadas.

En cuanto a la disposición final décima del presente real decreto-ley, la extraordinaria y urgente necesidad deriva de los compromisos ya referidos en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aprobado por el Gobierno el 16 de junio de 2021, que es uno de los planes nacionales que han elaborado los Estados miembros de la Unión Europea para acogerse al Plan de Recuperación para Europa NextGenerationEU y que tiene el triple objetivo de apoyar a corto plazo la recuperación tras la crisis sanitaria, impulsar a medio plazo un proceso de transformación estructural y llevar a largo plazo un desarrollo más sostenible y resiliente desde el punto de vista económico-financiero, social, territorial y medioambiental.

En relación con las medidas a adoptar en el ámbito de la electrificación y el fomento de las energías renovables, como se ha expuesto anteriormente la eventualidad de un corte total del suministro de gas hacia Europa hace imprescindible la adopción de medidas urgentes dirigidas a aumentar la producción de energías renovables en nuestro sistema eléctrico, acelerando la puesta en marcha de estas instalaciones, e incluyendo aquí también el desarrollo del autoconsumo renovable, para disminuir la necesidad de la generación eléctrica a partir de gas natural y de esta manera reducir nuestra dependencia de este combustible, por lo que queda justificada la utilización del real decreto-ley.

De acuerdo con el reciente Plan aprobado por la Unión Europea con el objetivo de poner fin a la dependencia de los combustibles fósiles de origen rusos (REPowerEU), presentado por la Comisión Europea el 18 de mayo de 2022 y el acuerdo alcanzado en el Consejo Extraordinario de Ministros de Energía celebrado el 26 de julio, resulta de extraordinaria y urgente necesidad adoptar un conjunto de medidas encaminadas a favorecer el ahorro de energía, el fomento de la electrificación y el despliegue de las energías renovables y el desarrollo de los gases renovables de modo que se consiga un doble objetivo: avanzar en la descarbonización de la economía y fomentar la producción de fuentes renovables autóctonas, incrementando nuestra independencia energética.

Por ello, mediante este real decreto-ley se plantean una serie de medidas en el ámbito del ahorro y la eficiencia energética que son urgentes y necesarias para conseguir reducir el consumo energético en general, y con ello, reducir la dependencia energética del exterior de la economía española. Tal y como se refleja en el mencionado REPowerEU, el ahorro de energía es la forma más rápida y barata de hacer frente a la actual crisis energética y de reducir las facturas. En estimaciones de la Comisión Europea, los cambios de comportamiento a corto plazo podrían reducir la demanda de gas y petróleo en un 5 %, incluyendo en este porcentaje los ahorros que se producen a instancias de campañas de comunicación.

A tal efecto, el presente real decreto-ley aprueba una serie de medidas dirigidas a reducir el gasto en sistemas de climatización en edificios administrativos, comerciales y de pública concurrencia, incluyendo la comunicación y concienciación mediante carteles o pantallas. Se incluye también la obligación del cierre de puertas en edificios y locales con acceso desde la calle, una limitación en el alumbrado de escaparates, así como una campaña especial de inspección de sistemas de climatización y agua caliente sanitaria. En relación con las medidas a adoptar en el ámbito de la electrificación y el fomento de las energías renovables, como se ha expuesto anteriormente la eventualidad de un corte total del suministro de gas hacia Europa hace imprescindible la adopción de medidas urgentes dirigidas a aumentar la producción de energías renovables en nuestro sistema eléctrico, acelerando la puesta en marcha de estas instalaciones, e incluyendo aquí también el desarrollo del autoconsumo renovable, para disminuir la necesidad de la generación eléctrica a partir de gas natural y de esta manera reducir nuestra dependencia de este combustible.

En relación al autoconsumo se establecen medidas para acelerar la legalización de las instalaciones de autoconsumo con excedentes de manera que se reduzca el tiempo desde la puesta en servicio de una planta de autoconsumo y la posibilidad de cobro de los excedentes de la misma por parte de su titular.

También se incluyen en este real decreto medidas para acortar los plazos de las instalaciones de transporte de energía eléctrica, estas últimas son imprescindibles para facilitar la evacuación de energía desde las instalaciones de energía renovable, por lo que su aceleración resulta incluso más crítica que las de éstas.

Por otro lado, es esencial para el proceso de descarbonización de la economía y para la reducción de la dependencia energética del exterior, elemento clave en la situación geopolítica actual, el aumento de la participación de las energías renovables en el sistema eléctrico. Sin embargo, la elevada cuota de participación de las energías de generación renovable no gestionable en el sistema eléctrico, la implantación masiva de estas tecnologías que se ha producido en los últimos años y la previsión de integración de potencia adicional consecuencia de las subastas de Régimen Económico de Energías Renovables, están provocando la pérdida de gestionabilidad del sistema y la acumulación de producción de energía renovable en las horas centrales del día, principalmente por el efecto de la tecnología fotovoltaica, lo que puede suponer la paralización de las inversiones futuras en energías renovables que participen en el mercado. Por esta razón, resulta de extraordinaria y urgente necesidad regular la incorporación de almacenamiento en las instalaciones renovables con derecho a percibir el régimen retributivo específico, ya que son las mayoritarias en el sistema eléctrico, su potencia asciende a más de 22 GW de tecnología eólica y 8 GW de tecnología fotovoltaica, de forma estas instalaciones podrán desplazar su producción a horas del día donde exista un mayor hueco térmico.

Por ello, en las actuales circunstancias geopolíticas, este real decreto-ley aprueba una batería de medidas dirigidas a promover, clarificar y reducir los trámites administrativos asociados a la inyección de los gases renovables, como el biometano, en la red de transporte y distribución de gas natural, todo ello con el objetivo de impulsar su despliegue y de este modo contribuir a alcanzar los objetivos de la Hoja de Ruta del Biogás, así como del meritado REPowerEU.

En cuanto a las aportaciones al Sector Eléctrico correspondientes al presupuesto de 2022 hay que señalar que tras la suspensión del Impuesto del Valor de la Producción de la Energía Eléctrica para 2022 introducida por el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético, ha disminuido drásticamente la recaudación por las figuras impositivas introducidas en la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética está causando una reducción del margen de cobertura de los sujetos de liquidación del Sector Eléctrico. Para mejorar esta situación se hace imprescindible la aplicación inmediata de la previsión contenida en apartado segundo del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, para lo cual resulta imprescindible la utilización del real decreto-ley.

## IX

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en particular, a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Así, de acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa se encuentra justificada por una razón de interés general, habiéndose identificado los fines perseguidos y entendiéndose que es el real decreto-ley el instrumento más adecuado para garantizar su consecución. Por otra parte, las medidas contenidas en el real decreto-ley son adecuadas y proporcionadas a las necesidades que exigen su dictado, habiéndose constatado que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios. A su vez, como garantía del principio de seguridad jurídica, esta iniciativa normativa se adopta de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, generando un marco normativo de certidumbre, que facilita su conocimiento y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas afectadas.

Con esta norma, de igual manera, se observa el principio de transparencia, al definir claramente la situación que la motiva y sus objetivos, descritos en la parte expositiva del texto y en el apartado correspondiente de la memoria del análisis de impacto normativo, sin que se hayan realizado los trámites de participación pública que se establecen en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, 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, se ha procurado que la norma genere las menores cargas administrativas para los ciudadanos y empresas, de forma que la norma no incorpora ninguna carga administrativa adicional que no sea imprescindible por el cumplimiento de la normativa comunitaria. Además, las medidas propuestas en la disposición final segunda que modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, suprimen cargas administrativas al permitir reducir los supuestos en que deben recabarse los informes y acuerdos previos en el planeamiento territorial y urbanístico y las actividades planificadas en zonas de servidumbres aeronáuticas.

X

Los artículos 1 y 3 se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre la legislación mercantil.

Los artículos 2 y 4 a 8 y la disposición final primera se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> y 21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Los artículos 9 a 13, la disposición transitoria primera, la disposición final segunda, la disposición final tercera y la disposición derogatoria única se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.<sup>a</sup> y 20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de sanidad exterior, bases y coordinación general de la sanidad, y de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general.

El artículo 15 y la disposición final novena se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas.

Los artículos 14 y 16 se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general.

El artículo 17 se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

El artículo 18 se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.29.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de seguridad pública.

El artículo 19 se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.19.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que, en la ordenación del sector, se atribuyan a las comunidades autónomas.

Los artículos 20 a 28 se dictan al amparo del artículo 149.1.30.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que reserva al Estado la competencia para dictar las normas básicas para el desarrollo del artículo 27 de la Constitución, a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de los poderes públicos en esta materia.

El título V, sobre medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural y las disposiciones finales decimoprimeras y decimosegundas, se dictan al amparo de la competencia que las reglas 13.<sup>a</sup>, 18.<sup>a</sup> y 25.<sup>a</sup>

del artículo 149.1 de la Constitución Española atribuyen al Estado en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, legislación básica sobre contratos y bases del régimen minero y energético, respectivamente.

La disposición final cuarta y, adicionalmente, el apartado quinto de la disposición final segunda, se dictan al amparo del artículo 149.1.6.<sup>a</sup> y 8.<sup>a</sup> que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de legislación mercantil, procesal y civil.

La disposición final quinta se dicta al amparo del artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva sobre tránsito y transporte aéreo y marina mercante.

La disposición final sexta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

La disposición final séptima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación sobre expropiación forzosa.

La disposición final octava se dicta al amparo del artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado, entre otras, la competencia exclusiva sobre las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y del régimen estatutario de sus funcionarios que, en todo caso, garantizarán a los administrados un tratamiento común ante ellas.

La disposición final décima se dicta al amparo del artículo 149.1.17.<sup>a</sup> de la Constitución Española, relativo a la competencia exclusiva del Estado sobre legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las comunidades autónomas.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; de la Ministra de Hacienda y Función Pública; de la Ministra de Educación y Formación Profesional; del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación; de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; del Ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones; y del Ministro de Universidades, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de agosto de 2022,

DISPONGO:

TÍTULO I

### Medidas en materia de transporte terrestre

CAPÍTULO I

#### Medidas en materia de sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera

Artículo 1. *Modificación la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.*

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se introduce un artículo 10 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 10 bis. *Carta de porte en los contratos celebrados con el porteador efectivo.*

1. En los contratos celebrados con el porteador efectivo deberá formalizarse una carta de porte, con efectos probatorios, por cada envío siempre que el precio



del transporte sea superior a ciento cincuenta euros, que incluirá las siguientes menciones obligatorias:

- a) Nombre o denominación social, NIF y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.
- b) Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.
- c) Lugar, fecha y, en su caso, hora de la recepción de la mercancía por el porteador efectivo.
- d) Lugar, fecha y, en su caso, hora prevista de entrega de la mercancía en destino.
- e) Nombre y dirección del destinatario
- f) Naturaleza y masa de las mercancías. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación la masa exacta de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinarla.
- g) Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos relacionados con el transporte previstos en el artículo 20, salvo que consten en otro documento contractual por escrito. El precio y los gastos relacionados con el transporte deberán cubrir el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador para su prestación.

La determinación del coste efectivo podrá realizarse tomando la referencia temporal que mejor se ajuste a las previsiones y estrategia empresarial del porteador.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación en el supuesto de los transportes por carretera en los que no sea exigible el documento de control administrativo regulado en la normativa de transporte, que se regirán por lo dispuesto en el artículo 10 de esta ley.

3. Será de aplicación en los supuestos incluidos en este artículo lo previsto en los apartados 2, 3,4 y 5 del artículo anterior.

4. Cuando la parte contratante requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1 de esta ley, y en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

5. El eventual incumplimiento de la obligación establecida en el apartado 1.g) de este artículo sólo producirá los efectos que, en su caso, establezca expresamente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

6. El cargador contractual y el porteador efectivo responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte, que deberán conservar durante el plazo de un año.»

Dos. El artículo 13 queda redactado como sigue:

«Artículo 13. *Irregularidad o inexistencia de la carta de porte.*

1. La ausencia o irregularidad de la carta de porte prevista en el artículo 10 bis no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

2. La omisión de alguna de las menciones previstas en el artículo 10.1 y 10 bis.1 no privará de eficacia a la carta de porte en cuanto a las incluidas.»

Tres. El artículo 16 queda redactado como sigue:

«Artículo 16. *Formalización de los contratos de transporte continuado.*

1. El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito, con efectos probatorios, y deberá reflejar el precio como mención obligatoria.

La ausencia de formalización por escrito o la no inclusión del precio no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

2. Este contrato servirá de marco a las cartas de porte que hayan de emitirse para concretar los términos y condiciones de cada uno de los envíos a que diera lugar.

3. Cuando la parte contratante requerida a formalizar por escrito el contrato se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida de este, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1 de esta ley, y con lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

4. A los efectos de lo dispuesto en la normativa reguladora del trabajo autónomo, el contrato de transporte continuado celebrado con un trabajador autónomo económicamente dependiente deberá celebrarse por escrito y de conformidad con dicha normativa.»

Cuatro. Se añade una disposición adicional novena con la siguiente redacción:

«Disposición adicional novena. *Determinación del coste efectivo individual de prestación del transporte por el porteador efectivo.*

A efectos del cálculo del coste efectivo individual de prestación del transporte recogido en el artículo 10 bis.1.g) de esta ley, será válida la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

Artículo 2. *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, queda modificada como sigue:

Uno. Se introduce un nuevo apartado 42 en el artículo 140 con la siguiente redacción:

«42. En los contratos referidos a un único envío, el pago al transportista efectivo de un precio inferior al total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, siempre que exista una asimetría entre las partes en el contrato de transporte.

Se considerará, en todo caso, que existe la indicada asimetría cuando el cargador contractual sea titular de una autorización de operador de transporte y no lo sea el transportista efectivo, en el supuesto en que el cargador contractual no tenga la condición de Pyme y la tenga el transportista efectivo o cuando el cargador contractual no tenga la condición de pequeña empresa o microempresa y el transportista efectivo sea una microempresa.

El responsable de esta infracción será el cargador contractual, pero el transportista efectivo deberá probar que el precio pagado es inferior a sus costes efectivos individuales de prestación del servicio.»

Dos. El apartado 17 del artículo 141 queda modificado como sigue:

«17. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.

Incurrirán en esta infracción aquellas empresas que no velen debidamente porque los conductores dispongan en formato papel o electrónico de la documentación que resulte obligatoria en los controles en carretera.

Asimismo, serán constitutivas de dicha infracción la ocultación o falta de conservación de dicha documentación, así como su falta de comunicación a la Administración o la demora injustificada en dicha comunicación, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente.

En idéntica infracción incurrirán aquellas empresas que carezcan del documento o sistema informático en que preceptivamente hayan de formularse las reclamaciones de los usuarios, que nieguen u obstaculicen su uso o que oculten su contenido o retrasen injustificadamente su comunicación a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 12, 21, 22 o 35 del artículo 140 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 9 o 10 de este artículo.»

Tres. Se introduce un nuevo apartado 28 en el artículo 141, en los siguientes términos:

«28. La no formalización de la carta de porte o del contrato de transporte continuado por escrito, en los supuestos en los que fuera obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Se presume que el cargador contractual y el transportista efectivo son los responsables de esta infracción, salvo que prueben lo contrario.»

Cuatro. Se introduce un nuevo apartado 29 en el artículo 141, en los siguientes términos:

«29. La no inclusión del precio en la carta de porte u otros documentos contractuales en los supuestos en los que fuera obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Se presume que el cargador contractual y el transportista efectivo son los responsables de esta infracción, salvo que prueben lo contrario.»

Cinco. Se introduce un nuevo apartado 30 en el artículo, en los siguientes términos:

«30. La no inclusión de las menciones obligatorias que como mínimo debe contener la carta de porte, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 141.29.

Se presume que el cargador contractual es el responsable del cumplimiento de esta infracción, salvo que pruebe lo contrario.»

Seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 143, que queda redactado como sigue:

«1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o a la seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido, y con la reincidencia o habitualidad

en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones previstas en los puntos 13, 14, 15, 16, 17, 18 del artículo 142.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 142.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 30 y 26 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción sea inferior a 1.000 euros.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 26 y 29 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción esté comprendido entre 1.000 y 1.500 euros.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 27 y 28 del artículo 141 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 1.501 a 3.000 euros, la infracción prevista en el punto 26 del artículo 141.

g) Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.3 a 37.9, 38, y 39 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 3.001 a 4.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.

h) Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 37.10, 37.11 y 42 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 4.001 a 6.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.

i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 37.1, 37.2 y 41 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte sea superior a 6.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i) y con multa de 2.001 a 6.000 euros las infracciones del apartado g) reseñadas en el artículo 140.39, cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta Ley en los 12 meses anteriores, pudiendo ascender a 30.000 euros el importe de la multa cuando se trate de infracciones contenidas en el apartado 40 del artículo 140 y se considere que la conducta afecta significativamente a la capacidad y a la solvencia económica del acreedor o se haya superado en más de 120 días el plazo máximo legal de pago previsto en dicho precepto.

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.25 y 142.19, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a), b) y c).»

Siete. Se modifica la letra e) del apartado 1 de la disposición adicional decimotercera, que queda redactada como sigue:

«e) Transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta, servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona.

A efectos de esta letra, se entenderá por transporte de carga fraccionada aquél en el que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, u otras similares.

Un conductor podrá participar en la descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta siempre que dicha actividad no afecte a su periodo de descanso diario o, en su caso, siempre que se lleve a cabo dentro de su jornada laboral diaria y siempre que ello le permita regresar al centro operativo habitual de trabajo o a su lugar de residencia.

No obstante, podrá participar en la carga y descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta, o entre el punto de venta y un centro de distribución siempre que, además de la condición anterior, dicha actividad se efectúe en el marco de un contrato de duración igual o superior a un año entre el cargador y el porteador.»

*Artículo 3. Modificación del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por al que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.*

Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, que queda redactado como sigue:

«2. El Código establecerá unos compromisos sobre los que han de fundamentarse las relaciones comerciales entre los diferentes operadores que intervienen en la cadena de contratación, con objeto de facilitar el desarrollo de sus relaciones contractuales, así como la observancia de las mejores prácticas en dichas relaciones. Dichos compromisos incluirán, en todo caso, el establecimiento de niveles máximos de subcontratación, así como el establecimiento de compromisos aplicables a la contratación de transporte a través de intermediarios que presten servicios a través de la sociedad de la información.»

## CAPÍTULO II

### **Medidas de apoyo al tejido económico y empresarial del transporte terrestre. Medidas para reforzar la liquidez de empresas y autónomos**

*Artículo 4. Línea de ayudas directas a empresas y profesionales especialmente afectados por la subida de los precios de los carburantes.*

1. Se establece un sistema de ayudas directas, correspondiente al ejercicio 2022, para la concesión de apoyo financiero a empresas y trabajadores autónomos cuya actividad se encuadre entre las comprendidas en los códigos de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, aprobada por Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, que se mencionan en el apartado 4. En relación con el cumplimiento de la normativa de ayudas de Estado, esta ayuda se configura de conformidad con el Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia (en adelante Marco Temporal Europeo Ucrania).

La finalidad de tales ayudas será paliar el efecto perjudicial del incremento de los costes de los productos petrolíferos ocasionados como consecuencia de la invasión de Ucrania y las sanciones impuestas a Rusia por su causa.

2. Serán beneficiarios de las ayudas directas los trabajadores autónomos y sociedades con personalidad jurídica propia legalmente constituidas en España, que sean titulares de una autorización de transporte de cualquiera de las clases VDE, VT,



VTC, VSE, MDPE, MDLE, atendiendo al número y tipología de vehículo adscritos a la autorización y que a fecha 15 de julio de 2022, se encuentren de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, así como los trabajadores autónomos y sociedades con personalidad jurídica propia legalmente constituidas en España, que sean titulares de autobuses urbanos conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos y que a fecha 15 de julio de 2022, se encuentren de alta en el Registro de vehículos de la Jefatura central de Tráfico.

Aplicando las especiales circunstancias del hecho diferencial de las Ciudades de Ceuta y Melilla a la regulación de las licencias VT recogidas en los artículos 123 a 127 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y en la Orden de 4 de febrero de 1993 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros por carretera, el requisito de disponer de autorización de transporte público de viajeros en vehículo turismo auto-taxi, VT, se considera cumplido con la disposición de la licencia expedida en Ceuta y Melilla para vehículos taxi.

Las ayudas no podrán concederse ni beneficiar de ningún modo a empresas afectadas por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia. Esta limitación se extiende a empresas controladas por personas, entidades y órganos afectados por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia y a empresas que estén activas en sectores afectados por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, en la medida en que la ayuda menoscabe los objetivos de las sanciones correspondientes.

3. El importe total de las ayudas ascenderá a 450 millones de euros. De ellos, se transferirán a las Instituciones Navarras y a las Instituciones Vascas las cantidades correspondientes a los NIF de los solicitantes que estén domiciliados en esas comunidades autónomas. El resto será gestionado por Agencia Estatal de Administración Tributaria con cargo a la aplicación presupuestaria 15.05.923M.472, salvo que los beneficiarios formen parte del sector público, según se define en el artículo 3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en el artículo 5, y la gestión corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previa transferencia de crédito a la aplicación presupuestaria de la sección 17 «Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana», servicio 20 «Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 466 «Ayudas al sector del transporte terrestre».

4. El importe de las ayudas se repartirá entre las diversas actividades de acuerdo con lo dispuesto en la siguiente tabla:

| Código CNAE | Actividad   |
|-------------|---|
|             | A. TRANSPORTES:                                       |
| 4932        | Transporte por taxi.                                  |
| 4939        | Tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p.   |
| 4941        | Transporte de mercancías por carretera.               |
| 4942        | Servicios de mudanza.                                 |
| 8690        | Servicio de transporte sanitario de personas.         |
| 4931        | Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros. |

5. Dentro de cada actividad, el importe individual de la ayuda se determinará atendiendo al número y tipo de vehículo explotado por cada beneficiario, de acuerdo con la tabla incluida a continuación.

| Vehículo   | Importe (euros) |
|--|-----------------|
| Mercancías pesado. Camión. MDPE.   | 1.250           |
| Mercancías ligero. Furgoneta. MDLE.  | 500             |
| Autobús. VDE.  | 950             |
| Taxis. VT.   | 300             |
| Vehículo alquiler con conductor. VTC.  | 300             |
| Ambulancia VSE.  | 500             |
| Autobús urbano conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos. | 950             |

El importe resultante no podrá superar la cantidad máxima por beneficiario prevista para ayudas por importes limitados de ayuda de acuerdo con las Decisiones al respecto aprobadas de conformidad con las normas del Marco Temporal Europeo Ucrania.

El importe resultante tampoco podrá ser superior al límite mencionado en el párrafo anterior, teniendo en cuenta las ayudas concedidas a otras empresas por considerarse empresas asociadas, en los siguientes términos:

a) Son «empresas asociadas» todas las empresas a las que no se puede calificar como empresas vinculadas a tenor del apartado b) y entre las cuales existe la relación siguiente: una empresa (empresa participante) posee, por sí sola o conjuntamente con una o más empresas vinculadas, a tenor del apartado b), el 25 % o más del capital o de los derechos de voto de otra empresa (empresa participada).

b) Son «empresas vinculadas» las empresas entre las cuales existe alguna de las siguientes relaciones: una empresa posee la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o socios de otra empresa; una empresa tiene derecho a nombrar o revocar a la mayoría de los miembros del órgano de administración, dirección o control de otra empresa; una empresa tiene derecho a ejercer una influencia dominante sobre otra, en virtud de un contrato celebrado con ella o de una cláusula estatutaria de la segunda empresa; una empresa, accionista de otra o asociada a otra, controla sola, en virtud de un acuerdo celebrado con otros accionistas o socios de la segunda empresa, la mayoría de los derechos de voto de sus accionistas o socios.

La concesión de las ayudas a las empresas asociadas, en el caso de que la aplicación de la cantidad por número y tipo de vehículo explotado prevista en este apartado arroje para la asociación una cifra superior a la señalada cantidad máxima, se realizará de manera proporcional, en función de su contribución a esta cifra, es decir atendiendo al tipo y número de vehículos, entendiéndose que cada una de las empresas asociadas presta su consentimiento para que la Administración competente informe al resto de que se dan las circunstancias descritas.

Las autoridades concedentes de las ayudas reguladas en este artículo y en el artículo 5 podrán intercambiar información de las solicitudes de ayudas presentadas y concedidas, a los efectos de garantizar la observancia de las cantidades máximas por beneficiario.

6. La solicitud se presentará en la Sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, rellenando el formulario electrónico que a tal efecto ponga a disposición la Agencia Estatal de Administración Tributaria y en el que necesariamente, deberá figurar la cuenta bancaria en la que desee que se le realice el abono. El formulario podrá presentarse desde el 4 de agosto hasta el 30 de septiembre de 2022.

No obstante, cuando el beneficiario forme parte del sector público, la solicitud se presentará en la Sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con lo señalado en el artículo 5.

7. Los solicitantes deberán adjuntar a su solicitud:

a) Una declaración responsable en la que se señale expresamente que la empresa solicitante se ha visto afectada económicamente por las consecuencias derivadas de la invasión de Ucrania, por las sanciones impuestas por la comunidad internacional contra Rusia o por las contramedidas adoptadas por esta.

b) Una declaración por escrito de cualesquiera otras ayudas que en aplicación del Marco Temporal Europeo Ucrania o del Marco Nacional Temporal aprobado por la Comisión Europea en su Decisión S.A. 102771 (2022/N) (en adelante, Marco Nacional Temporal Ucrania) haya recibido. Asimismo, deberán declarar las ayudas relativas a los mismos costes subvencionables que hayan recibido de conformidad con los Reglamentos de *mínimis*, del Reglamento de Exención por Categorías, del Marco Temporal relativo a la COVID-19 y las ayudas que hayan podido recibir destinadas a reparar los perjuicios causados por acontecimientos de carácter excepcional en aplicación del artículo 107.2.b) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea como consecuencia de la invasión de Ucrania por parte de Rusia. Estas declaraciones deberán presentarse a efectos de que la autoridad concedente verifique el cumplimiento de las reglas de acumulación previstas en dichas normativas.

8. La Agencia Estatal de Administración Tributaria tramitará la solicitud con aplicación del procedimiento de devolución y los procedimientos mencionados en el apartado 12 de este artículo.

Para agilizar la tramitación, los órganos competentes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitirán a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, antes del 15 de septiembre, un fichero informático integrado, en formato compatible con las bases de datos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, con la información correspondiente al Registro de Empresas y Actividades de Transporte en cuanto a los titulares de una autorización de transporte de cualquiera de las clases VDE, VT, VTC, VSE, MDPE, MDLE, a las Ciudades de Ceuta y Melilla, en lo que a autorización de vehículo turismo auto-taxi se refiere y a los titulares de autobuses urbanos conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos que se encuentren de alta en el Registro de vehículos de la Jefatura central de Tráfico. Todo ellos referido a los datos obrantes el 15 de julio de 2022.

La Agencia Estatal de Administración Tributaria facilitará al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un fichero de potenciales beneficiarios de la ayuda regulada en el artículo 5, por estar su actividad encuadrada en el código de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 4931, Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, a los efectos de que el citado Ministerio pueda disponer de dicha información en la gestión de las solicitudes correspondientes.

9. La ayuda acordada se abonará mediante transferencia bancaria, a partir del 31 de octubre, entendiéndose notificado el acuerdo de concesión por la recepción de la transferencia.

10. La ayuda se concederá, a más tardar, el 31 de diciembre de 2022, de acuerdo con las Decisiones aprobadas de conformidad con el Marco Temporal Europeo Ucrania y sus sucesivas modificaciones.

11. Transcurrido el plazo de tres meses desde la finalización del plazo de presentación del formulario sin haberse efectuado el pago, la solicitud podrá entenderse desestimada. Contra esta desestimación presunta se podrá interponer recurso de reposición y reclamación económico-administrativa, en los términos previstos en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

12. Se atribuye a la Agencia Estatal de Administración Tributaria la competencia para gestionar las solicitudes de ayuda y todas las actuaciones de gestión, control y recaudación necesarias para su tramitación, con aplicación de lo dispuesto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y sus reglamentos de desarrollo en lo no previsto expresamente en este artículo, respecto de los solicitantes con domicilio

fiscal en territorio común que no formen parte del sector público, según se define en el artículo 3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

13. Estas ayudas serán objeto de publicidad en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas

14. La medida establecida en este artículo es compatible con las devoluciones parciales del Impuesto sobre Hidrocarburos por consumo de gasóleo profesional reguladas en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, así como con la bonificación establecida en el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, sin perjuicio de que la tramitación de cada una de las medidas a las que les es de aplicación el procedimiento de las devoluciones tributarias se realice atendiendo a las características específicas de cada una de ellas.

15. Las ayudas reguladas en este artículo no estarán sujetas a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

16. Por Orden de la persona titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública se podrán dictar las normas que resulten necesarias para desarrollar, interpretar o aclarar el contenido de este artículo.

17. Al objeto de financiar la línea de ayudas directas prevista en este artículo, se aprueba un suplemento de crédito de 450 millones de euros en la sección 15 «Ministerio de Hacienda y Función Pública», servicio 05 «Secretaría de Estado de Hacienda», en el programa 923 M «Dirección y Servicios Generales de Hacienda y Función Pública», concepto 472 «Ayudas al sector del transporte».

La financiación de este suplemento de crédito se realizará de conformidad con el artículo 47 de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022.

Cuando el suplemento de crédito aprobado en este artículo financie transferencias de crédito, no le será de aplicación las limitaciones contenidas en el artículo 52 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Los pagos correspondientes a la Agencia Estatal de Administración Tributaria se realizarán por la misma previa provisión de fondos por el Tesoro Público, de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado segundo de la Orden de 27 de diciembre de 1991, por la que se dictan instrucciones acerca del régimen económico financiero de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Estos pagos se realizarán con cargo a un concepto no presupuestario que se cancelará posteriormente por la aplicación del gasto a los créditos presupuestarios recogidos en este artículo.

La fiscalización previa de estos actos administrativos se sustituye por el control financiero permanente realizado por la Intervención General de la Administración del Estado.

18. Las solicitudes correspondientes a los titulares de licencia expedida en Ceuta y Melilla para vehículos taxi prevista en la Disposición final primera de este real decreto-ley, deberán solicitarse en el mismo plazo que las ayudas reguladas en este mismo artículo y utilizando el mismo formulario electrónico que el previsto en el apartado 6 de este artículo.

A estos efectos si un titular tiene derecho a las dos ayudas deberá presentar un único formulario electrónico.

**Artículo 5. Línea de ayudas directas a empresas del sector público titulares de autobuses urbanos afectadas por la subida de los precios de los carburantes.**

1. Se establece un sistema de ayudas directas, correspondiente al ejercicio 2022, para la concesión de apoyo financiero a empresas que formen parte del sector público, según se

define en el artículo 3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público que presten el servicio público de transporte urbano de viajeros en autobús.

La finalidad de tales ayudas será paliar el efecto perjudicial del incremento de los costes de los productos petrolíferos ocasionados como consecuencia de la invasión de Ucrania y las sanciones impuestas a Rusia por su causa.

2. Serán beneficiarias de las ayudas las sociedades mercantiles de capital íntegramente público, que presten el servicio público de transporte urbano de viajeros en autobús, como medio propio de la autoridad de transporte que corresponda o como operador interno en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, siempre que tales servicios se presenten en exclusiva para dicha autoridad de transporte.

Estas sociedades deberán ser titulares de autobuses urbanos conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos y encontrarse de alta en el Registro de vehículos de la Jefatura Central de Tráfico a fecha 15 de julio de 2022.

Las ayudas no podrán concederse ni beneficiar de ningún modo a empresas afectadas por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia. Esta limitación se extiende a empresas controladas por personas, entidades y órganos afectados por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia y a empresas que estén activas en sectores afectados por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, en la medida en que la ayuda menoscabe los objetivos de las sanciones correspondientes.

3. El importe total de las ayudas ascenderá a 12.000.000 euros y serán gestionadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con cargo a la aplicación presupuestaria de la sección 17 «Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana», servicio 20 «Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 466 «Ayudas al sector del transporte terrestre», previa transferencia del crédito correspondiente desde la aplicación presupuestaria 15.05.923M.472 «Ayudas al sector del transporte» de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

4. El importe individual de la ayuda se determinará atendiendo al número y tipo de vehículo explotado por cada beneficiario, de acuerdo con la tabla incluida a continuación.

| Vehículo   | Importe (euros) |
|--|-----------------|
| Autobús urbano conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos. | 950             |

5. Los solicitantes podrán presentar solicitud en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana hasta el 30 de septiembre de 2022, rellenando el formulario que a tal efecto se ponga a disposición y en el que necesariamente, deberá figurar la cuenta bancaria en la que desee que se le realice el abono. La cuenta deberá estar dada de alta en el Fichero Central de Terceros de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera.

6. Los solicitantes deberán adjuntar a su solicitud declaración responsable de que cumplen los requisitos para ser beneficiario de acuerdo con lo establecido en este artículo, según el modelo que se establezca.

7. Para agilizar la tramitación, la Jefatura Central de Tráfico remitirá a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, antes del 15 de septiembre, un fichero informático, a partir de los datos del Registro de Vehículos, que incluyan NIF/CIF de las empresas titulares de autobuses urbanos conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos y número de autobuses urbanos de su titularidad a 15 de julio de 2022.



8. Las ayudas se otorgarán mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.

La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Será igualmente dicha Secretaría de Estado el órgano competente para ordenar e instruir el procedimiento.

9. Durante la tramitación de este procedimiento, los plazos establecidos en los artículos 43.2, 68.1, y 77.2 y 82.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, se reducirán a la mitad.

10. Estas ayudas serán objeto de publicidad en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas.

11. Las ayudas reguladas en este artículo no estarán sujetas a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

12. Se faculta a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para desarrollar los requisitos y condiciones de este artículo.

*Artículo 6. Línea de ayudas directas a empresas ferroviarias afectadas por la subida de los precios de los carburantes.*

1. Se establece un sistema de ayudas directas, correspondiente al ejercicio 2022, para la concesión de apoyo financiero a empresas cuya actividad se encuadre en el código 4920 «Transporte de mercancías por ferrocarril» de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas aprobada por Real Decreto 475/2007, de 13 de abril. En relación con el cumplimiento de la normativa de ayudas de Estado, esta ayuda se configura de conformidad con el Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia (en adelante Marco Temporal Europeo Ucrania).

La finalidad de tales ayudas será paliar el efecto perjudicial del incremento de los costes de los productos petrolíferos ocasionados como consecuencia de la invasión de Ucrania y las sanciones impuestas a Rusia por su causa.

2. Serán beneficiarias de las ayudas las empresas ferroviarias con licencia de empresa ferroviaria que tengan inscrita en el Registro Especial Ferroviario definido en el artículo 61 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, alguna locomotora con tracción diésel empleada en el transporte de mercancías en calidad de poseedores y en estado activa. Con este fin, las empresas ferroviarias podrán actualizar ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, su situación como poseedores en dicho registro, en un plazo de quince días hábiles desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley.

Las ayudas no podrán concederse ni beneficiar de ningún modo a empresas afectadas por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia. Esta limitación se extiende a empresas controladas por personas, entidades y órganos afectados por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia y a empresas que estén activas en sectores afectados por sanciones que la Unión Europea haya podido establecer a raíz de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, en la medida en que la ayuda menoscabe los objetivos de las sanciones correspondientes.

3. El importe total de las ayudas ascenderá a 1.900.000 euros y serán gestionadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con cargo a las aplicaciones presupuestarias 17.39.441M.474 «A empresas ferroviarias para compensar la subida de los precios de los carburantes», dotada con un importe de 1.400.000 euros

y 17.39.441M.441. «A Renfe Mercancías SME SA para compensar la subida de los precios de los carburantes» dotada con un importe de 500.000 euros.

4. El importe por empresa de la ayuda se determinará atendiendo al número de locomotoras de tracción diésel explotadas por cada beneficiario, de acuerdo con la tabla incluida a continuación.

| Vehículo                        | Importe (euros) |
|---------------------------------|-----------------|
| Locomotora con tracción diésel. | 15.000          |

El importe resultante no podrá superar la cantidad máxima por beneficiario prevista para ayudas por importes limitados de ayuda de acuerdo con las Decisiones al respecto aprobadas de conformidad con las normas del Marco Temporal Europeo Ucrania.

El importe resultante tampoco podrá ser superior al límite mencionado en el párrafo anterior teniendo en cuenta las ayudas concedidas a otras empresas por considerarse empresas asociadas, en los siguientes términos:

a) Son «empresas asociadas» todas las empresas a las que no se puede calificar como empresas vinculadas a tenor del apartado b) y entre las cuales existe la relación siguiente: una empresa (empresa participante) posee, por sí sola o conjuntamente con una o más empresas vinculadas, a tenor del apartado b), el 25 % o más del capital o de los derechos de voto de otra empresa (empresa participada).

b) Son «empresas vinculadas» las empresas entre las cuales existe alguna de las siguientes relaciones: una empresa posee la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o socios de otra empresa; una empresa tiene derecho a nombrar o revocar a la mayoría de los miembros del órgano de administración, dirección o control de otra empresa; una empresa tiene derecho a ejercer una influencia dominante sobre otra, en virtud de un contrato celebrado con ella o de una cláusula estatutaria de la segunda empresa; una empresa, accionista de otra o asociada a otra, controla sola, en virtud de un acuerdo celebrado con otros accionistas o socios de la segunda empresa, la mayoría de los derechos de voto de sus accionistas o socios.

La concesión de las ayudas a las empresas asociadas, en el caso de que la aplicación de la cantidad por locomotora prevista en este apartado arroje para la asociación una cifra superior a la señalada cantidad máxima, se reducirá de manera proporcional hasta la cuantía máxima concesible, en función de su contribución a esta cifra, entendiéndose que cada una de las empresas asociadas presta su consentimiento para que la Administración competente informe al resto de que se dan las circunstancias descritas. La información será notificada a todas las empresas que conforman la asociación con la propuesta de resolución de concesión.

5. Para practicar la liquidación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria remitirá a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de veinte días a partir de la entrada en vigor de este real decreto-ley, un fichero informático, a partir de los datos del Registro Especial Ferroviario, que incluyan NIF/CIF de la empresa ferroviaria transportista y material móvil diésel que tiene a su disposición.

Durante un plazo de treinta días desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, los solicitantes deberán presentar solicitud en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana rellenando el formulario que a tal efecto se ponga a disposición y en el que necesariamente, deberá figurar la cuenta bancaria en la que desee que se le realice el abono. La cuenta deberá estar dada de alta en el Fichero Central de Terceros de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera.

6. De conformidad con el Marco Nacional Temporal Ucrania, los solicitantes deberán adjuntar a su solicitud:

a) Una declaración responsable en la que se señale expresamente que la empresa solicitante se ha visto afectada económicamente por las consecuencias derivadas de la invasión de Ucrania, por las sanciones impuestas por la comunidad internacional contra Rusia o por las contramedidas adoptadas por esta.

b) Una declaración por escrito de cualesquiera otras ayudas que en aplicación del Marco Nacional Temporal Ucrania o del Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia (en adelante, Marco Temporal Europeo Ucrania) haya recibido. Asimismo, deberán declarar las ayudas relativas a los mismos costes subvencionables que hayan recibido de conformidad con los Reglamentos de *mínimis*, del Reglamento de Exención por Categorías, del Marco Temporal relativo a la COVID-19 y las ayudas que hayan podido recibir destinadas a reparar los perjuicios causados por acontecimientos de carácter excepcional en aplicación del artículo 107.2.b) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea como consecuencia de la invasión de Ucrania por parte de Rusia. Estas declaraciones deberán presentarse a efectos de que la autoridad concedente verifique el cumplimiento de las reglas de acumulación previstas en dichas normativas.

7. Las ayudas se otorgarán mediante resolución del titular de la Dirección General de Transporte Terrestre. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.

La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Transporte Terrestre.

La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por el órgano instructor competente de dicha Dirección General.

8. Durante la tramitación de este procedimiento, los plazos establecidos en los artículos 43.2, 68.1, y 77.2 y 82.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, se reducirán a la mitad.

9. La ayuda se concederá, a más tardar, el 31 de diciembre de 2022, de acuerdo con las Decisiones aprobadas de conformidad con el Marco Temporal Europeo Ucrania y sus sucesivas modificaciones.

10. Estas ayudas serán objeto de publicidad en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas.

11. Las ayudas reguladas en este artículo no estarán sujetas a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

12. Se faculta a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para desarrollar los requisitos y condiciones de este artículo.

### CAPÍTULO III

#### **Medidas de fomento del transporte público colectivo y de aseguramiento de la movilidad cotidiana obligada**

Artículo 7. *Modificación del Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma.*

El Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la

guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma, queda modificado en los siguientes términos:

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

«4. Los importes que con cargo a los créditos extraordinarios correspondan a cada uno de los beneficiarios, se asignarán con arreglo a criterios objetivos de demanda, de oferta o de población que se determinen en la metodología que se aprobará por Orden Ministerial de la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana antes del 15 de julio de 2022, y que será publicada en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Las transferencias deberán materializarse a favor de aquéllas a partir del último trimestre del año 2022.

El importe total de las ayudas no podrá superar el presupuesto total disponible. En el caso de que el importe total resultante de la aplicación de los criterios de asignación fuera superior, la cuantía de la ayuda correspondiente a cada beneficiario podrá ser modificada mediante prorrateo en función del número de solicitudes recibidas. Si el importe resultante fuera inferior al presupuesto total disponible, la cuantía de las ayudas podrá ser incrementada proporcionalmente hasta agotar el crédito disponible, sin que se supere en ningún caso un 10 % de la ayuda que les hubiera correspondido inicialmente.»

Dos. Se modifica el apartado 2 del artículo 5, que queda redactado como sigue:

«2. Las ayudas se otorgarán mediante resolución del titular de la Dirección General de Transporte Terrestre. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.

La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Transporte Terrestre.

La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por el órgano instructor competente de dicha Dirección General.

En caso de que durante la instrucción del procedimiento resultase necesario requerir subsanación o información adicional a los interesados, los plazos establecidos en los artículos 43.2, 68.1 y 77.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se reducirán a la mitad.

En la concesión de estas ayudas no será exigible el informe de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos previsto en la disposición adicional primera de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022.»

Tres. Se modifica el artículo 10, que queda redactado como sigue:

«Artículo 10. *Reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros SME SA.*

1. Renfe Viajeros SME SA creará un título multiviaje para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías y Rodalies de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia en el periodo desde el 1 de septiembre de 2022 al 31 de diciembre de 2022, y que será gratuito para los usuarios, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo.

2. Renfe Viajeros SME SA creará un título multiviaje para cada origen-destino de los servicios ferroviarios de Media distancia que se presten tanto por la

red de ancho convencional como por la de ancho métrico, declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, que tendrá vigencia desde el 1 de septiembre de 2022 al 31 de diciembre de 2022, y que será gratuito para los usuarios, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo.

3. Todos los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios de AVANT, declarados como obligación de servicio público podrán beneficiarse de la aplicación de un descuento del 50 %, para el periodo comprendido entre el 1 de septiembre de 2022 y el 31 de diciembre de 2022, con las condiciones que serán establecidas por resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tal y como se indica en el apartado 7 del presente artículo. Quedan excluidos de la aplicación del presente apartado los títulos de ida y vuelta.

4. Las medidas establecidas en los apartados anteriores serán aplicables directamente a todos los servicios de competencia de la Administración General del Estado, incluidos en el contrato entre Renfe Viajeros SME SA y la AGE para la prestación de los servicios de Cercanías, Media Distancia Convencional y de Alta Velocidad, y Ancho métrico.

5. En relación con los servicios que Renfe Viajeros SME SA presta en Cataluña y que son de competencia autonómica, la Generalidad de Cataluña deberá aceptar expresamente la aplicación de las condiciones anteriores para que puedan ser efectivas, mediante escrito remitido antes del 15 de agosto por parte del titular de la Consejería con competencias en materia de transporte, a la Dirección General de Transporte Terrestre del MITMA.

6. En relación con los servicios regulares, no turísticos, que Renfe presta sobre la Red Ferroviaria de Interés General en virtud de convenios o contratos con las administraciones autonómicas, estas administraciones deberán aceptar expresamente la aplicación de las condiciones anteriores, mediante escrito remitido antes del 15 de agosto por parte del titular de la Consejería con competencias en materia de transporte, a la Dirección General de Transporte Terrestre del MITMA.

7. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, establecerá por Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las limitaciones y condiciones que se consideren necesarias respecto a la aplicación de la gratuidad y los descuentos establecidos en los apartados anteriores, entre otras, las condiciones de venta y de utilización, de vigencia y caducidad de los títulos de viaje, la limitación en el número de títulos con descuento, u otras condiciones que se consideren necesarias, así como para establecer la operativa necesaria para vincular la aplicación de la gratuidad y los descuentos a unas condiciones de recurrencia mínima en el viaje.

8. En el caso de los acuerdos, convenios u otras fórmulas jurídicas existentes entre Renfe Viajeros SME y los consorcios de transporte u otras entidades públicas que gestionen el transporte metropolitano, la liquidación de la compensación a favor de Renfe Viajeros que procediera en cumplimiento de los mismos para el periodo comprendido entre el 1 de septiembre de 2022 y el 31 de diciembre de 2022 podrá ser asumida por la Administración General del Estado siempre que dichos consorcios y entidades públicas se comprometan expresamente a utilizar la cantidad que estimen que les correspondería abonar a Renfe por el periodo comprendido entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022 a reducir el precio de los títulos multimodales integrados en los que participen servicios de Cercanías de Renfe durante el mismo periodo.

A estos efectos, una persona con capacidad de representación por parte de cada consorcio de transporte u entidad pública que gestione el transporte metropolitano presentará en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana antes del 25 de agosto de 2022 una declaración



responsable asumiendo el compromiso indicado en el párrafo anterior, según el modelo que se pondrá a disposición en la mencionada sede electrónica.

En caso de presentarse la mencionada declaración responsable, los Consorcios de Transportes u otras entidades públicas que gestionen el transporte metropolitano, quedarán exoneradas del abono a Renfe Viajeros de las liquidaciones correspondientes al periodo entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022. En esos casos, la liquidación de la compensación que proceda a favor de Renfe Viajeros será asumida por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que procederá a su abono a Renfe Viajeros. La compensación por la pérdida de ingresos de Renfe por esta exoneración está incluida en el importe establecido en el apartado 10 del presente artículo. La liquidación a favor de Renfe Viajeros por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se producirá sin perjuicio de que el importe de la misma no coincida con la cantidad que el consorcio o entidad pública que gestione el transporte metropolitano hubiera destinado a la reducción del precio de los títulos integrados de transporte en los que participan las Cercanías según se establece en este apartado.

9. Para financiar las bonificaciones establecidas en este artículo, se aprueba la concesión de un crédito extraordinario en la sección 17 “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”, servicio 39 “Dirección General de Transporte Terrestre”, programa 441M “Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre” y concepto 445 “Ayudas para reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros SME SA” por un importe de 16 millones de euros y un suplemento de crédito, en la misma aplicación, por importe de 185 millones de euros. Su financiación se realizará de conformidad con el artículo 47 de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre.

10. Renfe Viajeros SME SA recibirá el importe total del crédito indicado en el apartado anterior, es decir, 201 millones de euros, en el último trimestre de 2022, como compensación por la reducción de ingresos y los costes de implementación y comunicación que las medidas del presente artículo le generen. Dicha cantidad no será revisable ni estará sujeta a liquidación. Renfe Viajeros SME SA asignará a los servicios prestados a las Comunidades Autónomas el importe de los ingresos que se hayan dejado de percibir como consecuencia de las medidas del presente artículo, y el resto será asignado al contrato para la prestación de servicios de Renfe a la AGE. Para realizar esta asignación se tomará como referencia los ingresos del periodo entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2019, aplicándoles el porcentaje de viajeros del primer semestre de 2022 respecto a primer semestre de 2019. Para realizar esta asignación se tomará como referencia los ingresos del periodo entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2019, aplicándoles el porcentaje de viajeros del primer semestre de 2022 respecto a primer semestre de 2019.

El exceso o defecto de esta consignación sobre el coste real de las medidas recogidas en este artículo formará parte de la liquidación provisional que presente Renfe Viajeros, SME SA, por la ejecución de los servicios prestados en 2022 del contrato firmado entre dicha sociedad y la AGE. Asimismo, el exceso o defecto que pudiera corresponder a los servicios competencia de otras autoridades autonómicas se incorporará en las liquidaciones de la anualidad 2022 por los servicios prestados por Renfe Viajeros SME SA.

11. No resultara de aplicación a lo establecido en este artículo, la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Las subvenciones y ayudas contempladas en el presente artículo no tendrán la consideración, a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de subvenciones vinculadas al precio de conformidad con lo establecido en el artículo 78.Dos.3.º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no integrando por tanto la base imponible de operaciones gravadas al citado impuesto.

12. Renfe Viajeros SME SA deberá enviar a la Dirección General de Transporte Terrestre la información que ésta le requiera y con la desagregación adecuada, para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios del transporte público.»

Cuatro. Se modifica el apartado 1 del artículo 11, que queda redactado como sigue:

«1. Los concesionarios de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado, sin perjuicio de la situación administrativa de la concesión, deberán reducir al 50 % los títulos multiviaje de más de dos viajes, excluido, por tanto, el billete de ida y vuelta que a fecha de entrada en vigor del presente real decreto-ley estén ofreciendo a sus clientes y que se vendan entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022.»

*Artículo 8. Creación de títulos multiviaje y bonificación del 50 % de su precio en determinadas rutas de servicios ferroviarios prestados sobre la red ferroviaria de alta velocidad.*

1. En los servicios comerciales que cumplan las condiciones que se detallan en el apartado 2, se podrá implantar un título multiviaje con precios y condiciones que se indican en el apartado 3 y siguientes que favorezcan el uso de este modo por los viajeros recurrentes. Este nuevo título será comercializado en el periodo el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2022, y podrá ser utilizado de acuerdo con las condiciones indicadas en el apartado 2 del presente artículo.

2. Las relaciones en las que se podrán beneficiar de este nuevo título multiviaje deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Que se trate de servicios prestados en las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General de Alta Velocidad, en las que no existan Acuerdos Marco de reserva de capacidad en vigor.

b) Que los orígenes-destino no se encuentren en relaciones declaradas como obligaciones de servicio público.

c) Que el tiempo de viaje entre el origen y el destino del bono sea inferior a 100 minutos en el servicio de menor duración.

3. Los precios y condiciones de estos títulos multiviaje serán las aprobadas por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos dentro del marco del contrato entre la AGE y RENFE Viajeros, SME para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros de competencia estatal sujetos a obligación de servicio público para el Abono Tarjeta Plus 10 en servicios AVANT.

4. Sobre estos abonos, en el período entre el 1 de septiembre de 2022 y el 31 de diciembre de 2022 se aplicará el descuento del 50 % previsto en el artículo 10 del Real Decreto-ley 11/2022 para los servicios AVANT. Por lo tanto, también serán aplicables las condiciones que se establezcan en la resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la aplicación de este descuento.

5. La utilización de estos títulos multiviaje podrá llevarse a cabo en los servicios que discurren entre un origen y destino que cumpla las condiciones establecidas en el apartado 2, de cualquier operador que decida expresamente aceptar la utilización de estos títulos en sus trenes. En el caso de Renfe Viajeros SME SA, resultará obligatoria la aceptación de estos nuevos títulos, así como su emisión. Los operadores que decidan aceptar la utilización de estos títulos en sus trenes no podrán limitar el número de plazas para estos usuarios.

6. Los operadores ferroviarios que acepten la utilización de estos títulos en sus trenes emitirán una liquidación durante el primer semestre de 2023, correspondiente al

periodo desde el 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2022, por los siguientes conceptos:

- a) El importe de la reducción de ingresos por la aplicación del descuento del 50 % sobre el precio de los nuevos títulos.
- b) La reducción de ingresos ocasionada por la aplicación de las condiciones establecidas en los apartados anteriores, respecto a los ingresos que hubiera obtenido de tratarse de servicios comerciales, calculado como la diferencia entre el ingreso medio comercial en cada origen/destino y el precio unitario del bono AVANT de referencia.

Las liquidaciones serán presentadas a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, acompañadas de un certificado del ingreso medio comercial en cada origen/destino. La Administración General del Estado se reserva la posibilidad de auditar el citado certificado.

7. Las bonificaciones establecidas en este artículo se financiarán con cargo a aplicaciones presupuestarias de la sección 17 «Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana», servicio 39 «Dirección General de Transporte Terrestre», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre», en los conceptos 445 «Ayudas para reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de RENFE VIAJEROS SME SA» por un importe de 3,6 millones de euros y 471 «Ayudas a empresas ferroviarias para reducción del precio de abonos y títulos multiviaje» por un importe de 0,1 millones de euros.

8. Para este sistema de ayudas directas no resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

9. Los operadores deberán enviar a la Dirección General de Transporte Terrestre la información que esta le requiera y con la desagregación adecuada, para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios del transporte público.

## TÍTULO II

### Medidas en materia de transporte aéreo

*Artículo 9. Medidas en el ámbito del transporte aéreo en situaciones de emergencia de salud pública de importancia internacional.*

1. En situaciones de emergencia de salud pública de importancia internacional declaradas por la Organización Mundial de la Salud que por su impacto justifiquen la adopción, por parte de los organismos competentes de la Unión Europea o una organización internacional de la que España sea parte, de directrices operativas, guías o recomendaciones para la gestión de pasajeros aéreos o personal de aviación, o acerca del uso de los aeropuertos, el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo, en adelante Comité de Facilitación, adaptará tales guías, directrices o recomendaciones así como sus sucesivas modificaciones, en castellano a las especificidades de España y recomendará a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) su adopción para su aplicación en los aeropuertos situados en territorio nacional y sobre las operaciones de transporte aéreo que en ellos se desarrollen.

Asimismo, el Comité de Facilitación podrá recomendar a la AESA la adopción de guías, directrices o recomendaciones nacionales, adoptadas o desarrolladas por las autoridades sanitarias españolas para hacer frente a estas situaciones de emergencia.

En ambos casos, las directrices adoptadas conforme a lo previsto en este real decreto-ley y a los efectos previstos en él, se denominarán «directrices operativas».

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo siguiente, estas directrices operativas tendrán naturaleza de recomendaciones.

2. Las directrices operativas serán aplicables:

- a) A las personas que transiten por los aeropuertos situados en territorio español y a las empresas y personal que desarrollen su actividad en dichas instalaciones.
- b) A los gestores de los aeropuertos situados en el territorio nacional; compañías aéreas y operadores que operen en dichos aeropuertos, incluidas las operaciones de aerotaxi y de aviación general; empresas que desarrollen servicios auxiliares o relacionados con ellos y, en general, a todas las personas que transiten por las infraestructuras aeroportuarias mencionadas.

3. Sin perjuicio de lo anterior, 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 10. *Obligatoriedad de las directrices operativas.*

1. Por orden del titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previo informe favorable del titular del Ministerio de Sanidad, se podrá establecer el carácter obligatorio de la totalidad de las directrices operativas o de cualquiera de sus preceptos.

2. La orden prevista en el apartado 1 se tramitará por el procedimiento de urgencia, lo que determina que:

a) Los plazos previstos para la realización de los trámites del procedimiento de elaboración, se reducirán a la mitad de su duración. Si, en aplicación de la normativa reguladora de los órganos consultivos que hubieran de emitir dictamen, fuera necesario un acuerdo para requerirlo en dicho plazo, se adoptará por el órgano competente.

b) No será preciso el trámite de consulta pública previsto en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, sin perjuicio de la realización de los trámites de audiencia pública o de información pública sobre el texto, cuyo plazo de realización será de siete días.

c) La falta de emisión de un dictamen o informe preceptivo en plazo no impedirá la continuación del procedimiento, sin perjuicio de su eventual incorporación y consideración cuando se reciba.

3. El Comité de Facilitación podrá recomendar a la AESA la declaración de equivalencia con respecto a las directrices operativas, de cualesquiera otras recomendaciones internacionales para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación que ofrezcan niveles de eficacia equivalentes a las directrices operativas, en orden a minimizar el riesgo sanitario 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 este capítulo.

#### Artículo 11. *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, observarán, en la medida de lo posible, las directrices operativas y, en cualquier caso, cumplirán aquellos preceptos que tengan la consideración de obligatorios.

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 hayan adoptado en aplicación de las directrices operativas.

3. A solicitud de las autoridades sanitarias, las compañías aéreas colaborarán facilitando la información a los pasajeros que les sea requerida por dichas autoridades y recabando de éstos la información precisa para la gestión de una emergencia de salud pública de importancia internacional.

#### Artículo 12. *Obligaciones de los pasajeros.*

1. Los pasajeros colaborarán con los gestores aeroportuarios, las compañías aéreas y las autoridades sanitarias en la implementación de las medidas de las directrices operativas que les afecten, atendiendo, en todo caso, los requerimientos específicos dirigidos a ellos por las autoridades sanitarias u otras autoridades presentes en el aeropuerto.

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, el resultado 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 13. *Órganos de coordinación y aplicación de las Directrices Operativas adaptadas.*

1. Además de las funciones previstas en los artículos 8 y 9, corresponde al Comité de Facilitación coordinar a todos los actores que tienen un rol en la definición y aplicación de las directrices operativas y de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes, la determinación sobre la aplicación del principio de reciprocidad, así como la elaboración de guías y otro material que se considere pertinente.

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 operativas y la aplicación, conforme al principio de reciprocidad, de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes.

#### Artículo 14. *Medidas para facilitar la ejecución del Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, en la red de aeropuertos de interés general de Aena SME, SA.*

1. Para facilitar la ejecución del Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, por el que se establece un Sistema de Entradas y Salidas (SES) para registrar los datos de entrada y salida y de denegación de entrada relativos a nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los Estados miembros, se determinan las condiciones de acceso al SES con fines policiales y se modifican el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y los Reglamentos (CE) n.º 767/2008 y (UE) n.º 1077/2011 (en adelante, Reglamento UE 2017/2226), Aena SME, SA (en adelante Aena), como gestora de la red de aeropuertos de interés general, deberá poner a disposición del Ministerio del Interior las infraestructuras y recursos de apoyo necesarios (humanos y materiales) para que la realización de los controles de pasajeros previstos en el Reglamento (UE) 2017/2226 en los aeropuertos gestionados por Aena, se pueda llevar a cabo en todo momento en las condiciones de seguridad que marca la normativa y sin menoscabo de la calidad del servicio, estableciendo los mecanismos de coordinación oportunos. Esta puesta a disposición de infraestructuras y recursos no altera en ningún caso la titularidad de las competencias que en materia transfronteriza corresponden al Ministerio del Interior, que ejercerá las funciones que le son propias en el control de fronteras.



2. Cuando fuera necesario para garantizar una oportuna coordinación, Aena y el Ministerio del Interior determinarán los procedimientos, derechos, obligaciones y responsabilidades de cada una de ellas en relación con estos sistemas SES y los sistemas de control fronterizo automatizado de pasaportes (ABC), así como sus datos asociados.

3. Los datos de los pasajeros obtenidos en el ejercicio de estas funciones de control de fronteras serán de exclusiva titularidad del Ministerio del Interior, no pudiendo, en ningún caso, Aena almacenar, acceder ni tratar dichos datos por cuenta del Ministerio del Interior.

4. Aena tendrá derecho a recuperar los gastos, de operación y mantenimiento, en que efectivamente incurra como consecuencia de lo previsto en este artículo, descontando las posibles subvenciones u otro tipo de ayudas económicas que eventualmente pueda recibir para llevar a cabo estas mismas actividades.

A estos efectos, dichos gastos de operación y mantenimiento, debidamente capitalizados, se recuperarán en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y, por ello, serán analizados y supervisados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia durante el proceso de transparencia y consulta recogido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Por su parte, el valor de las inversiones se incluirá, por el importe de adquisición debidamente capitalizado, en la Base de Activos Regulada (BAR) del DORA que se apruebe para los ejercicios 2027-2031.

5. En todo caso, para lo previsto en esta disposición no será de aplicación lo previsto en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre.

*Artículo 15. Modificación del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.*

Se modifica el artículo 6 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, relativo a los casos susceptibles de revisión excepcional de precios en los contratos de obras, quedando redactado del siguiente modo:

«1. Excepcionalmente, en los contratos públicos de obras, ya sean administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que formen parte del sector público estatal que se encuentren en ejecución, licitación, adjudicación o formalización a la entrada en vigor de este real decreto-ley, o cuyo anuncio de adjudicación o formalización se publique en la plataforma de contratación del sector público en el periodo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, se reconocerá al contratista la posibilidad de una revisión excepcional de precios siempre que concurra la circunstancia establecida en este real decreto-ley.

Igual posibilidad de revisión excepcional de precios se le reconocerá al contratista en aquellos contratos públicos de obras, ya sean administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que forman parte del sector público estatal, cuyo anuncio de licitación se publique en la plataforma de contratos del sector público en el plazo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto ley y cuyo pliego de cláusulas administrativas particulares establezca una fórmula de revisión de precios, siempre que concurra la circunstancia establecida en este real decreto-ley.

Dicha revisión excepcional se reconocerá con independencia del régimen jurídico que por razón temporal o de la materia se aplique al contrato.

Esta previsión será también aplicable a los contratos privados de obras a que alude el artículo 26 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

2. La posibilidad de revisión excepcional de precios a la que alude este real decreto-ley será igualmente aplicable, en las mismas condiciones establecidas en este real decreto-ley, a los contratos públicos de obras que se sometan a lo dispuesto en el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

3. Lo dispuesto en este Título también será aplicable en el ámbito de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla que así lo acuerden.»

#### Artículo 16. *Compensación de costes al gestor de los aeropuertos de interés general.*

El incremento en los valores anuales de inversión previstos en el Plan de Inversiones correspondiente al Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 («DORA»), aprobado mediante el Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de septiembre de 2021, que tenga lugar con motivo de la evolución sobrevenida de los precios de las materias primas, en el ámbito del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, y de los criterios en él establecidos para su estimación, así como de las futuras disposiciones normativas similares que sean de aplicación al gestor de los aeropuertos de interés general y que determine un incremento en el valor estimado de licitación de los contratos o una revisión de los precios de los contratos, no se imputará en el nivel máximo de inversión media anual prevista en el apartado segundo y tercero de la Disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, ni en el importe total de las inversiones aprobadas para todo el quinquenio.

Estos costes de inversión adicionales a los previstos en el DORA 2022-2026 en materia de inversiones que deban ser asumidos por el gestor de la red de aeropuertos de interés general, se incluirán, por el importe de certificación y debidamente capitalizados, en la Base de Activos Regulada (BAR) del Documento de Regulación Aeroportuaria que se apruebe para los ejercicios 2027-2031.

### TÍTULO III

#### Medidas en materia de transporte marítimo

#### Artículo 17. *Tripulantes ucranianos.*

1. Los miembros con nacionalidad de Ucrania de las dotaciones de buques nacionales o, en su caso, abanderados en otro Estado miembro de la Unión Europea, tendrán la consideración de miembros nacionales de un Estado parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) a los efectos de cumplir con los requisitos de nacionalidad de las dotaciones de los buques exigidos por la normativa española.

2. La duración de esta medida se prolongará hasta la finalización de la protección temporal otorgada a aquellas personas desplazadas por el conflicto de Ucrania en virtud de la Decisión de Ejecución (UE) 2022/382 del Consejo, de 4 de marzo de 2022, por la que se constata la existencia de una afluencia masiva de personas desplazadas procedentes de Ucrania en el sentido del artículo 5 de la Directiva 2001/55/CE y con el efecto de que se inicie la protección temporal, y el Acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de marzo de 2022, por el que se amplía la protección temporal otorgada en virtud de la Decisión de Ejecución (UE) 2022/382 del Consejo, de 4 de marzo de 2022, a personas

afectadas por el conflicto de Ucrania que puedan encontrar refugio en España, publicado en el anexo de la Orden PCM/170/2022, de 9 de marzo.

Cuando se ponga fin a la aplicación de la Directiva 2001/55/CE, los tripulantes ucranianos podrán permanecer prestando servicios en los buques a que se refiere el apartado 1 con la misma consideración de nacionales de un Estado del EEE hasta la conclusión de sus contratos y con un límite máximo de seis meses.

3. Las autorizaciones de residencia temporal y trabajo por cuenta ajena de estos tripulantes se verán extendidas hasta la conclusión de sus contratos y con un límite máximo de seis meses desde el fin de la aplicación de la Directiva 2001/55/CE.

Artículo 18. *Modificación 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.*

Se añade una nueva disposición adicional trigésima sexta al 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:

«Disposición adicional trigésima sexta. *Servicios de seguridad de las empresas navieras y armadores españoles en el extranjero.*

Las empresas navieras y los armadores españoles cuyos buques de pabellón español naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales que hayan sido declaradas por organismos internacionales competentes como de alto riesgo de piratería podrán contratar el servicio de seguridad privada de embarque de vigilantes de seguridad con empresas dedicadas a esta actividad autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo y que reúnan los requisitos del artículo 19.6 de la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada.

Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicarán con una antelación mínima de tres días a su celebración al Ministerio de Defensa, al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de protección marítima de que se trate.»

Artículo 19. *Ayudas de Estado complementarias a empresas armadoras de buques pesqueros.*

1. Corresponde al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación la concesión de ayudas directas complementarias a empresas armadoras de buques pesqueros que hubieran percibido la subvención prevista en el artículo 32 del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, igualmente en compensación por el incremento de costes productivos provocados por el aumento del precio de la electricidad y los combustibles, derivado de la situación creada por la invasión de Ucrania, con objeto de compensar los efectos en los precios y los mercados en dicho sector.

Las ayudas tendrán la consideración de subvenciones directas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22.2.b) de la Ley General de Subvenciones.

2. Serán beneficiarios de dichas ayudas las personas físicas o jurídicas y que mantengan la licencia en vigor y estén de alta en la lista tercera del Registro General de Flota Pesquera y que hubieran sido beneficiarias de dichas ayudas pero hubieran visto limitado el importe por superar el límite fijado en el Marco temporal de ayudas de crisis para apoyar la economía en el contexto de la invasión de Ucrania por parte de Rusia en el momento de la concesión, el cual ascendió a 35.000 euros.

3. Los beneficiarios habrán de estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, así como no ser deudores por resolución de procedencia de reintegro y no haber sido inhabilitados por sentencia firme para obtener subvenciones. No se concederán ayudas a las empresas que estén sujetas a sanciones adoptadas por la Unión Europea.

4. Las ayudas se ascenderán con cargo al mismo montante presupuestario previsto en dicho artículo 32 y se imputará a las aplicaciones presupuestarias correspondientes de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2022. La concesión de las ayudas queda condicionada a la existencia de crédito adecuado y suficiente en el momento de la resolución de concesión.

5. En todo caso, y de acuerdo con lo establecido en la comunicación de 21 de julio de la Comisión Europea sobre el Marco temporal de ayudas de crisis para apoyar la economía en el contexto de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, el importe máximo a percibir por empresa no podrá superar los 75.000 euros.

6. Se abonará de oficio el montante complementario del importe que le hubiera correspondido hasta alcanzar el nuevo máximo establecido en el último párrafo del apartado precedente.

7. Las ayudas se instruirán por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura y se concederán de oficio por orden del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. A estos efectos, el procedimiento se ajustará a los siguientes puntos:

a) El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publicará en su sede electrónica asociada <https://sede.mapa.gob.es/portal/site/seMAPA>, en el plazo máximo de diez días hábiles contados desde el día de la entrada en vigor del presente real decreto-ley, la relación de armadores a los que se refiere el apartado 2 en los que concurren los requisitos requeridos, así como la cuantía provisional de la ayuda a recibir.

b) Los beneficiarios dispondrán de un plazo de cinco días hábiles desde la publicación citada en el apartado a) para rechazar la ayuda u oponerse a la consulta de sus datos prevista en el apartado 3, oposición que tendrá el mismo efecto que la renuncia a la ayuda. El rechazo o la declaración de oposición a la consulta de datos se realizará exclusivamente por los medios electrónicos que se identifiquen en la resolución de publicación de la relación a la que se refiere la letra a).

c) Los beneficiarios, o aquellos interesados que no figuren en la relación citada en el apartado a), dispondrán del mismo plazo de publicación citado en el apartado b) para alegar, aportando la documentación correspondiente, los errores, omisiones u otras circunstancias que estimen convenientes. Las alegaciones se realizarán exclusivamente por los medios electrónicos que se identifiquen en la resolución de publicación de la relación a la que se refiere la letra a).

d) Finalizados los plazos establecidos en las letras b) y c), el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación procederá a comprobar que los interesados están al corriente en el pago de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, así como que no son deudores por resolución de procedencia de reintegro y no han sido inhabilitados por sentencia firme para obtener subvenciones.

e) Como consecuencia del resultado de tales consultas, el órgano instructor podrá requerir a que se subsane cualquier extremo que estime conveniente, otorgando un plazo de diez días al interesado y advirtiéndole de que, en caso de no atender dicho requerimiento se le declarará desistido en el procedimiento.

f) Hechas las comprobaciones establecidas en la letra d), se procederá, mediante orden del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación a la concesión de las ayudas correspondientes a los beneficiarios que no hubieran ejercido las facultades de rechazo, oposición a consulta de datos o alegación de errores u omisiones; así como a su pago en la cuenta corriente facilitada a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura por la Agencia Estatal de Administración Tributaria. En el caso de que algún beneficiario de los establecidos en el apartado 2 no conste en la relación de cuentas corrientes enviada por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura podrá solicitarla bien directamente al

beneficiario o a través de otras entidades de la Administración General del Estado. La orden se publicará a efectos de notificación en la sede electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en virtud del artículo 45 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

g) Los beneficiarios que deseen modificar su cuenta corriente deberán hacerlo durante el trámite de alegaciones descrito en el apartado c), entendiéndose que de no hacerlo se procederá al pago en la consignada en sus datos fiscales de la AEAT.

h) La resolución de las alegaciones y requerimientos que hubieran sido presentados al amparo de lo dispuesto en la letra c) de este apartado se adoptará en el plazo de dos meses contado desde el día siguiente a la finalización del plazo de cinco días previsto para su formulación. La orden incluirá, en su caso, el pago de las ayudas correspondientes.

i) Estas subvenciones serán objeto de publicidad en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo.

8. Las ayudas contempladas en este artículo se exceptúan de la autorización prevista en el artículo 10.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

9. Se faculta al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación para la modificación y concreción mediante orden ministerial de las adaptaciones procedimentales y de gestión que resulten precisas.

## TÍTULO IV

### Medidas en materia de becas y ayudas al estudio

#### Artículo 20. *Objeto.*

1. El presente título IV del real decreto-ley tiene por objeto establecer una cuantía complementaria de cien euros al mes para el periodo de cuatro meses, comprendido entre septiembre y diciembre de 2022, para todas las personas beneficiarias de las becas, ayudas y subsidios de la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023, para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, aprobada por Resolución de la Secretaría de Estado de Educación de 10 de marzo de 2022 (anunciada en el BOE de 12 de marzo de 2022), y de la Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023, aprobada por Resolución de la Secretaría de Estado de Educación de 13 de mayo de 2022 (anunciada en el BOE de 18 de mayo de 2022).

2. Esta cuantía va destinada a reforzar la garantía de la igualdad de oportunidades y para ayudar al alumnado y a sus familias, a fin de que todas las personas beneficiarias puedan continuar sus estudios en los casos de carencia de recursos.

#### Artículo 21. *Nueva cuantía complementaria para las becas en las enseñanzas postobligatorias.*

1. Las personas beneficiarias de las becas concedidas al amparo de la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023, para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, tendrán derecho a una cuantía complementaria por importe de cien euros al mes para el periodo de cuatro meses comprendido entre septiembre y diciembre de 2022.

2. La cuantía complementaria regulada en el presente artículo será compatible con las restantes cuantías de la referida Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023 para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, a que tengan derecho las personas beneficiarias.



Artículo 22. *Nueva cuantía complementaria para las ayudas para el alumnado con necesidad específica de apoyo educativo.*

1. Las personas beneficiarias de las ayudas y subsidios concedidos al amparo de la Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023, tendrán derecho a una cuantía complementaria por importe de cien euros al mes para el periodo de cuatro meses comprendido entre septiembre y diciembre de 2022.

2. La cuantía complementaria regulada en el presente artículo será compatible con los componentes y subsidios de la referida Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023, a que tengan derecho las personas beneficiarias.

Artículo 23. *Edad necesaria para acceder a las cuantías complementarias.*

Tendrán derecho a la cuantía complementaria regulada en el presente título del real decreto-ley, las personas beneficiarias que tengan 16 años de edad cumplidos a 31 de diciembre de 2022.

Artículo 24. *Procedimiento.*

1. Para poder percibir las cuantías complementarias a que se refiere el presente título del real decreto-ley, no será necesario que las personas beneficiarias de las becas, ayudas y subsidios, que tengan derecho a ellas, efectúen ningún trámite adicional.

2. Por los órganos correspondientes del Ministerio de Educación y Formación Profesional y de las Administraciones educativas que tengan firmado convenio con dicho Ministerio para la gestión de las becas del curso 2022-2023, se desarrollará de oficio la gestión de las solicitudes y abonará a la persona beneficiaria la cuantía complementaria correspondiente.

Artículo 25. *Abono de la cuantía complementaria a las personas beneficiarias.*

1. Las personas beneficiarias de las becas, ayudas y subsidios de las convocatorias a que se refiere el presente título del real decreto-ley recibirán dicha cuantía complementaria mediante cuatro abonos mensuales entre septiembre y diciembre de 2022.

2. A las personas solicitantes de beca o ayuda de la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023 para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, y de la Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023, que hubieran ostentado ya la condición de persona beneficiaria en la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2021-2022 para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, o en la Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2021-2022, se les abonará por adelantado a cuenta de la posterior resolución de las convocatorias la cuantía complementaria de 100 euros durante cuatro meses entre septiembre y diciembre, siempre que los solicitantes cumplan los requisitos económicos establecidos en la convocatoria. Según se produzca la resolución de las convocatorias correspondientes al curso académico 2022-2023, se regularizará su situación en el sentido que proceda.

3. En las resoluciones de concesión de las becas y ayudas de las convocatorias a que se refiere el presente título del real decreto-ley que se efectuasen con posterioridad al 30 de septiembre de 2022, se acumularán las cuantías complementarias de 100 euros correspondientes a los meses ya transcurridos entre septiembre y la fecha de la resolución, y se realizarán posteriormente los pagos mensuales que resten hasta diciembre de 2022 que no hubieran sido abonados.

4. La provisión de los fondos para el pago de la cuantía complementaria establecida en el presente título del real decreto-ley, destinada a las personas

beneficiarias comprendidas en el ámbito de aplicación de los convenios de colaboración regulados en el artículo 65 de la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023, para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, se efectuará en los términos previstos en la referida convocatoria. En el caso de los fondos necesarios para los abonos adelantados a cuenta de la posterior resolución de la convocatoria previstos en el apartado 2 de este artículo, se ordenará su provisión por la Directora General de Planificación y Gestión Educativa, por delegación del Secretario de Estado de Educación, tras las estimaciones necesarias. Estos mismos procedimientos, se aplicarán para los abonos definitivos y a cuenta de la cuantía complementaria que pueda corresponder a las personas comprendidas en el ámbito de aplicación, de los convenios de colaboración regulados en el artículo 28 de la Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023.

*Artículo 26. Financiación de la cuantía complementaria.*

Se consideran a estos efectos modificadas, en las cuantías que corresponda, el importe establecido en el artículo segundo de la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023 para estudiantes que cursen estudios postobligatorios.

*Artículo 27. Modificación de la normativa reglamentaria.*

1. Mediante el presente título del real decreto-ley se modifican para el curso académico 2022-2023, las disposiciones de carácter reglamentario establecidas en el Real Decreto 1721/2007, de 21 de diciembre, por el que se establece el régimen de las becas y ayudas al estudio personalizadas; en el Real Decreto 154/2022, de 22 de febrero, por el que se establecen los umbrales de renta y patrimonio familiar y las cuantías de las becas y ayudas al estudio para el curso 2022-2023, y se modifica parcialmente el Real Decreto 1721/2007, de 21 de diciembre, por el que se establece el régimen de las becas y ayudas al estudio personalizadas, así como la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023, para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, aprobada por Resolución de la Secretaría de Estado de Educación de 10 de marzo de 2022 (anunciada en el BOE de 12 de marzo de 2022), y la Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023, aprobada por Resolución de la Secretaría de Estado de Educación de 13 de mayo de 2022 (anunciada en el BOE de 18 de mayo de 2022).

2. El crédito que se destine a la financiación de esta cuantía complementaria, tendrá la consideración de cuantía fija a los efectos de determinar el montante que se asigne a la cobertura de la cuantía variable, de acuerdo con lo establecido en la Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023 para estudiantes que cursen estudios postobligatorios. Igualmente, esta cuantía complementaria se integrará entre las cuantías a las que se asignarán en primer lugar los créditos destinados a la referida Convocatoria.

3. Las disposiciones de carácter reglamentario modificadas por el presente título del real decreto-ley, conservarán su carácter reglamentario.

*Artículo 28. Carácter supletorio de las Convocatorias.*

La Convocatoria de becas de carácter general para el curso académico 2022-2023 para estudiantes que cursen estudios postobligatorios, y la Convocatoria de ayudas para alumnos con necesidad específica de apoyo educativo para el curso académico 2022-2023, tendrán carácter supletorio respecto a lo no regulado en el presente título del real decreto-ley.

## TÍTULO V

### Medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural

#### CAPÍTULO I

#### Fomento del ahorro y la eficiencia energética

Artículo 29. *Plan de choque de ahorro y gestión energética en climatización.*

Uno. La temperatura del aire en los recintos habitables acondicionados que se indican en el apartado 2 de la I.T. 3.8.1 del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE), aprobado por Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, se limitará a los siguientes valores:

- a) La temperatura del aire en los recintos calefactados no será superior a 19 °C.
- b) La temperatura del aire en los recintos refrigerados no será inferior a 27 °C.
- c) Las condiciones de temperatura anteriores estarán referidas al mantenimiento de una humedad relativa comprendida entre el 30 % y el 70 %.

Las limitaciones anteriores se aplicarán exclusivamente durante el uso, explotación y mantenimiento de la instalación térmica, por razones de ahorro de energía, con independencia de las condiciones interiores de diseño establecidas en la I.T. 1.1.4.1.2 del citado Reglamento o en la reglamentación que le hubiera sido de aplicación en el momento del diseño de la instalación térmica.

Los umbrales de temperatura indicados anteriormente deberán ajustarse, en su caso, para cumplir con lo previsto en el Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.

No tendrán que cumplir dichas limitaciones de temperatura aquellos recintos que justifiquen la necesidad de mantener condiciones ambientales especiales o dispongan de una normativa específica que así lo establezca. En este caso debe existir una separación física entre el recinto con los locales contiguos que vengán obligados a mantener las condiciones indicadas anteriormente.

Dos. Adicionalmente a las medidas de información previstas en la I.T. 3.8.3 del RITE, los recintos habitables acondicionados a que hace referencia el apartado anterior deberán informar, mediante carteles informativos o el uso de pantallas, las medidas de aplicación que contribuyen al ahorro energético relativas a los valores límites de las temperaturas del aire, información sobre temperatura y humedad, apertura de puertas y regímenes de revisión y mantenimiento y reguladas en el RITE y en el apartado anterior.

Dichos carteles o pantallas deberán ser claramente visibles desde la entrada o acceso a los edificios, así como en cada una de las ubicaciones en las que existan los dispositivos de visualización a los que hace referencia la citada I.T. Dichos carteles o pantallas podrán indicar, adicionalmente, otras medidas que se estén adoptando para el ahorro y la eficiencia energética.

Tres. Los edificios y locales con acceso desde la calle incluidos en el ámbito de aplicación de la I.T. 3.8 del RITE dispondrán de un sistema de cierre de puertas adecuado, el cual podrá consistir en un sencillo brazo de cierre automático de las puertas, con el fin de impedir que éstas permanezcan abiertas permanentemente, con el consiguiente despilfarro energético por las pérdidas de energía al exterior, independientemente del origen renovable o no de la energía utilizada para la generación de calor y frío por parte de los sistemas de calefacción y refrigeración.

Cuatro. El alumbrado de escaparates regulado en el apartado 6 de la Instrucción Técnica Complementaria EA-02 del Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior, aprobado por Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, deberá mantenerse apagado desde las 22 horas. Esta disposición también

aplicará al alumbrado de edificios públicos que a la referida hora se encuentren desocupados.

Cinco. Todas aquellas instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación del apartado Uno anterior, que tengan obligación de cumplir con las inspecciones de eficiencia energética incluidas en las IT 4.2.1 e IT 4.2.2, y cuya última inspección se haya realizado con anterioridad al 1 de enero de 2021, deberán adelantar de forma puntual la siguiente inspección de las mismas para cumplir con dichas obligaciones antes del 1 de diciembre de 2022, para que en esta fecha, las instalaciones obligadas hayan pasado por una inspección de este tipo en los últimos dos años. Las inspecciones deberán cumplir con lo previsto en las citadas ITs, y en particular, la obligación de incluir en el informe de inspección recomendaciones para mejorar en términos de rentabilidad la eficiencia energética de la instalación inspeccionada.

Seis. Asimismo, es de aplicación a las obligaciones previstas en este artículo lo establecido en el capítulo IX del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE), aprobado por Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio.

#### Artículo 30. *Actuaciones por parte de las administraciones públicas.*

De forma transitoria hasta el 31 de diciembre de 2022, serán de aplicación las siguientes medidas excepcionales:

1. A los contratos de obras, suministros o servicios que hayan de realizar las entidades indicadas en el artículo 3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, para la mejora energética de sus edificios e instalaciones en los términos previstos en el apartado siguiente les resultará de aplicación el procedimiento negociado sin publicidad por causa de imperiosa urgencia previsto en el artículo 168.b) 1.º de dicha Ley, con las siguientes especialidades:

El órgano de contratación no estará sujeto al plazo general establecido en el artículo 164.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre. Podrá, en consecuencia, establecer justificadamente un plazo inferior de presentación de las proposiciones, nunca inferior a diez días contados desde la fecha del envío de la invitación escrita.

Si fuera posible, se procederá a la negociación de los términos del contrato directamente con los candidatos invitados con carácter previo a la adjudicación del contrato. No obstante, si el órgano de contratación entendiera que no va a ser posible negociar, podrá reservarse el derecho a no negociar, siempre y cuando así lo haya indicado en la invitación a presentar ofertas.

Cualquier actuación que no sea estrictamente indispensable para dar respuesta a la necesidad de imperiosa urgencia a atender creada quedará excluida del objeto del contrato y habrá de tramitarse por los procedimientos que correspondan conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre. En este sentido, la atención de necesidades recurrentes o de situaciones que resulten de una falta de planificación o de mantenimiento por parte de la Administración, no se considerará una actuación estrictamente indispensable a los efectos de esta letra.

El inicio de la ejecución del contrato deberá tener lugar en todo caso en un plazo no superior a un mes desde su formalización.

Antes de formalizarse el contrato, el órgano de contratación deberá emitir una memoria justificativa en la que ponga de manifiesto:

1.º la concurrencia de una circunstancia de imperiosa urgencia motivada por los acontecimientos imprevisibles para el órgano de contratación y no imputables al mismo derivados de la situación existente tras la invasión de Ucrania que no hace posible la utilización en dicho contrato de la tramitación de urgencia regulada en el artículo 119 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, ni de otro procedimiento de licitación previsto en dicha ley.

2.º que el objeto del contrato se limita a lo estrictamente imprescindible en el ámbito objetivo y temporal para dar respuesta a la necesidad de imperiosa urgencia a satisfacer.

La interposición del recurso especial en materia de contratación en estos procedimientos, cuando el acto recurrido sea el de adjudicación, no supondrá la suspensión automática de su tramitación, prevista en el artículo 53 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, sin perjuicio de las medidas cautelares que puedan adoptarse conforme a lo previsto en el artículo 56.3 de dicha Ley.

2. A efectos de lo previsto en este artículo, se entenderá por mejora energética:

- a) las obras de rehabilitación energética de los edificios e instalaciones,
- b) la sustitución de sistemas de alumbrado interior o exterior por alternativas más eficientes,
- c) la instalación de sistemas de generación de energía eléctrica de fuentes renovables para autoconsumo,
- d) la sustitución de sistemas o equipos de climatización o de producción de agua caliente sanitaria por sistemas o equipos que utilicen exclusivamente fuentes de energía renovable.

3. Lo previsto en este artículo será de aplicación a aquellas actuaciones que se realicen en edificios e instalaciones titularidad de las entidades públicas referidas en el apartado 1, o que estén ocupados o gestionados por éstas.

4. A las actuaciones a las que sea de aplicación lo previsto en este artículo les será de aplicación los efectos de la declaración de obras públicas de interés general previstos en la disposición adicional tercera de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

## CAPÍTULO II

### Fomento de la electrificación y el despliegue de energías renovables

Artículo 31. *Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.*

Se modifica el Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica:

Uno. Se modifica el artículo 8.5, que pasa a tener la siguiente redacción:

«5. El tiempo de permanencia en la modalidad de autoconsumo elegida será como mínimo de cuatro meses desde la fecha de alta o modificación del contrato o contratos de acceso celebrados de acuerdo con lo previsto en los apartados anteriores, prorrogable automáticamente.»

Dos. Se introduce un nuevo artículo 16- bis con siguiente redacción:

«Artículo 16 bis. *Definición del término de descuento por retardo en activación de autoconsumo.*

1. Para los consumidores que deseen realizar autoconsumo con excedentes y siempre que la instalación de producción asociada sea de hasta 100 kW y conectadas en baja tensión, el tiempo de activación del autoconsumo no podrá superar los dos meses.

Por tiempo de activación se entenderá el tiempo transcurrido desde el día en que la empresa distribuidora de energía eléctrica recibe la documentación necesaria para la realización de la modificación del contrato de acceso prevista en el artículo 8 del presente real decreto hasta el momento en que recibe la



comunicación de que ya puede iniciar vertidos a la red y éstos se consideran en la facturación.

2. En caso de superarse este tiempo por causas no imputables al consumidor ni a las administraciones públicas competentes en materia de energía, el comercializador incluirá con carácter automático en la facturación del consumidor un término de descuento por retardo en activación de autoconsumo en su facturación por un importe equivalente al del mecanismo de compensación simplificada recogido en el artículo 14 del presente real decreto con las siguientes particularidades:

a) Para el cálculo de la energía generada se supondrá un funcionamiento anual de la instalación de 1.200 horas equivalentes.

b) Para el cálculo de la energía horaria excedentaria se aplicará el perfilado previsto para las instalaciones fotovoltaicas en el anexo IV del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio.

c) Para el cálculo del valor económico se aplicará el precio previsto en el artículo 14.3.ii).

En ningún caso, el valor económico de este término de descuento por retardo en activación de autoconsumo podrá ser superior al valor económico de la energía horaria consumida de la red en el periodo de facturación, el cual no podrá ser superior a un mes.

En lo no previsto expresamente en este artículo será de aplicación el artículo 14.

Este término deberá aparecer recogido expresamente en la factura del consumidor y será de aplicación en las facturas hasta el día de activación del autoconsumo.

3. El término de descuento por retardo en activación de autoconsumo será asumido por la empresa distribuidora de energía eléctrica a la que se encuentra conectado el consumidor, no pudiendo ser en ningún caso incorporado a la retribución de ésta a cargo del sistema.

No obstante lo anterior, las empresas distribuidoras podrán repercutir este coste a las empresas comercializadoras si los retrasos son debidos a inacciones, omisiones o errores de éstas. A este efecto la empresa distribuidora deberá justificar ante el comercializador y ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia que dicho retraso en la activación del autoconsumo está acreditado mediante el sistema derivado de la obligación establecida en el artículo 40.2.u) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Asimismo, no se aplicará el término de descuento por retardo en activación de autoconsumo si las causas del retraso son imputables al consumidor o a las administraciones públicas competentes en materia de energía. Para que una causa sea imputable al consumidor o a las administraciones públicas competentes en materia de energía, el distribuidor, o en su caso el comercializador, deberá justificarlo mediante la información disponible en el sistema derivado de la obligación establecida en el artículo 40.2.u) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y ante el órgano competente en materia de energía de la comunidad autónoma donde se localice el consumo.

4. Cuando el encargado de lectura remita la información desglosada al comercializador para su correcta facturación de acuerdo con lo previsto en el artículo 11, este deberá remitir, en su caso, si resulta o no procedente la facturación por este concepto, quien es responsable de asumir su coste y la información con el suficiente detalle para poder aplicar, el mecanismo de previsto en el presente artículo.»

Artículo 32. *Modificación del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.*

Se modifica el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica:

Uno. Se añade un nuevo párrafo en artículo 115.1 con la siguiente redacción:

«Las instalaciones de la red de transporte que pudieran ser susceptibles de ser catalogadas como inversiones singulares podrán iniciar su tramitación con carácter previo a la obtención de la resolución recogida en el artículo 9 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica. No obstante, en ningún caso podrán obtener autorización administrativa previa sin que previamente hayan sido catalogadas como singulares mediante la resolución antes señalada.»

Dos. Se añade un nuevo párrafo en artículo 115.2 con la siguiente redacción:

«De igual modo, las modificaciones de instalaciones de transporte y distribución que hayan obtenido autorización administrativa previa podrán obtener autorización administrativa de construcción sin requerir una nueva autorización administrativa previa cuando se cumplan todas las siguientes condiciones:

a) Las modificaciones no deban ser objeto de una evaluación ambiental ordinaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

b) Las modificaciones no provoquen cambios que excedan de las condiciones establecidas en la autorización administrativa previa y en la declaración de impacto ambiental.

c) Las modificaciones no supongan alteraciones de la seguridad tanto de la instalación principal como de sus instalaciones auxiliares en servicio.

d) No se requiera declaración, en concreto, de utilidad pública para la realización de las modificaciones previstas.

e) La modificación de subestaciones que suponga exclusivamente: el equipamiento de posiciones de reserva si éstas ya disponen de autorización administrativa, o la renovación de equipos sin cambio de características técnicas.

f) La repotenciación de líneas mediante retensado o cambio de conductores, recrecido de apoyos o instalación de dispositivos electrónicos.»

Tres. Se modifica el artículo 127.6, que pasa a tener la siguiente redacción:

«6. En los expedientes de autorización de nuevas instalaciones, la Dirección General de Política Energética y Minas dará traslado de la propuesta de resolución a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que deberá emitir informe con carácter preceptivo.

En el caso de autorizaciones de instalaciones de transporte, y siempre que el promotor sea el transportista único, el plazo de emisión de este informe será de 15 días hábiles y la no emisión en el plazo señalado tendrá consideración de informe favorable.»

Cuatro. Se añade una frase al final del apartado 1.a) del anexo II con la siguiente redacción:

«Tampoco se considerará que se ha modificado la tecnología de generación cuando los cambios introducidos consistan en la adición de etapas de electrónica de potencia en instalaciones de generación hidráulicas ya en servicio siempre que su introducción permita el funcionamiento reversible de la instalación.»

**Artículo 33.** *Incorporación de almacenamiento en instalaciones con régimen retributivo específico.*

Se modifica el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.

Uno. Se modifica el artículo 4.1.c), que queda redactado en los siguientes términos:

«c) Hibridación tipo 3: Aquella instalación con derecho a la percepción del régimen retributivo específico a la que se incorpore una tecnología renovable de las definidas en los grupos y subgrupos de la categoría b) del artículo 2 o instalaciones de almacenamiento y que, por sus características, no puedan ser consideradas de tipo 1 o tipo 2.»

Dos. Se añade un apartado n) en el artículo 49.1 con la siguiente redacción:

«n) En el caso de las hibridaciones tipo 3, el incumplimiento de la obligación de disponer de los equipos de medida establecidos en el artículo 4.3 de este real decreto y en los artículos 27.5 y 28.3 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.»

**Artículo 34.** *Tramitación de las modificaciones de instalaciones de la red de transporte o distribución del sistema gasista para adaptarlas a la inyección de gases renovables.*

Las modificaciones de las posiciones existentes en la red de transporte o de distribución del sistema gasista que sean precisas para adaptar estas instalaciones a la inyección de gases renovables, siempre que no impliquen la inserción de una nueva válvula de seccionamiento en la línea principal o de una nueva ERM/EM, se considerarán a efectos de su tramitación, como modificaciones que no implican alteración de las características técnicas básicas y de seguridad. Por tanto, en el caso de que estas modificaciones no requieran declaración, en concreto, de utilidad pública se tramitarán de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70.3 del Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural.

La solicitud de tramitación de la modificación será responsabilidad del transportista o distribuidor titular de la posición, quien la solicitará ante el organismo competente de la comunidad autónoma o ante la Administración General del Estado, en función del órgano que otorgó la autorización a la instalación original.

Disposición adicional primera.

Se tramitarán las modificaciones presupuestarias que la aplicación del título IV de este real decreto-ley requiere, de conformidad con lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Disposición adicional segunda. *Aportaciones al Sector Eléctrico en el presupuesto de 2022.*

Con el objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el apartado 2 de la Disposición adicional segunda del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, en la redacción dada por el artículo 17 apartado dos, del Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma, excepcionalmente en el presupuesto del corriente ejercicio 2022, se autoriza el libramiento de un importe de 1.360 millones de euros del crédito presupuestario 23.03.000X.738 «A la CNMC para financiar costes del sector eléctrico de acuerdo con la disposición adicional segunda de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética», sin necesidad de aplicar el procedimiento establecido en el apartado 2 de la Disposición adicional segunda de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética.

Disposición transitoria primera. *Vigencia y naturaleza de la actualización de las Directrices ya operativas adoptadas.*

A la entrada en vigor de este real decreto-ley y en tanto no se modifiquen o actualicen, seguirán siendo aplicables las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia COVID-19 vigentes en dicha fecha, pasando a tener naturaleza de recomendaciones.

Disposición transitoria segunda. *Aplicación de la nueva redacción de los artículos 6 y 7 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo.*

La nueva redacción dada a los artículos 6 y 7 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, podrá aplicarse a las reclamaciones formuladas bajo la vigencia de la redacción anterior que estén pendientes de resolución a la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto Ley.

Disposición derogatoria única. *Derogaciones normativas.*

1. Se deroga el capítulo II del 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.

2. Se derogan las referencias del anexo 2 de la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, a:

- a) Procedimiento sobre autorización de Centros de Mantenimiento Jar-145.
- b) Procedimiento sobre expedición de certificación de primera aeronavegabilidad.
- c) Procedimiento sobre aprobación de modificaciones que se introducen en las aeronaves.
- d) Procedimiento sobre certificación de tipo de productos aeronáuticos.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.*

Con efectos de 1 de abril de 2022, se modifica el apartado 2 del artículo 25 del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el

marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, que queda redactado como sigue:

«2. Serán beneficiarios de las ayudas directas los trabajadores autónomos y sociedades con personalidad jurídica propia legalmente constituidas en España, que no formen parte del sector público, según se define en el artículo 3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, que sean titulares de una autorización de transporte de cualquiera de las clases VDE, VT, VTC, VSE, MDPE, MDLE, atendiendo al número y tipología de vehículo adscritos a la autorización y que a fecha 29 de marzo de 2022, se encuentren de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Aplicando las especiales circunstancias del hecho diferencial de las Ciudades de Ceuta y Melilla a la regulación de las licencias VT recogidas en los artículos 123 a 127 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y en la Orden de 4 de febrero de 1993 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros por carretera, el requisito de disponer de autorización de transporte público de viajeros en vehículo turismo auto-taxi, VT, se considera cumplido con la disposición de la licencia expedida en Ceuta y Melilla para vehículos taxi.»

Disposición final segunda. *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 20 que queda redactado como sigue:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa europea de aplicación, las aeronaves tripuladas deberán llevar a bordo, los siguientes documentos o información:

- a. El certificado matrícula;
- b. El certificado de aeronavegabilidad y, si procede, el certificado de niveles de ruido;
- c. La licencia, con la anotación de las habilitaciones correspondientes, de cada miembro de la tripulación;
- d. El diario de a bordo de la aeronave o registro equivalente;
- e. La licencia de estación de radio, si la aeronave está provista de ella;
- f. El manual de vuelo de la aeronave o documentación equivalente;
- g. El certificado de los seguros que resulten exigibles;
- h. En el caso de aeronaves que realicen transporte aéreo, una lista de sus nombres y lugares de embarque y puntos de destino, si transporta pasajeros; y un manifiesto y declaración de carga, si transporta carga;
- i. Cualquier otro documento o información que reglamentariamente pueda exigirse.»

Dos. Se modifica el artículo 21 que queda redactado como sigue:

«No obstante lo dispuesto en el artículo veinte:

- a. Podrán conservar en el aeródromo o zona de operación la documentación o información prevista en sus letras a), b), d), e) y g), las aeronaves que realicen operaciones de aviación general o deportiva con despegue y aterrizaje en el



mismo aeródromo o zona de operación, salvo que la normativa sectorial específica establezca otra cosa;

b. Reglamentariamente podrán establecerse otros supuestos en los que la documentación no exigible para la operación de la aeronave pueda conservarse en el aeródromo o lugar de operación.»

Tres. Se modifica el artículo 29 que queda redactado como sigue:

«Las aeronaves habrán de ser matriculadas necesariamente en el Registro de matrícula de aeronaves civiles, según las obligaciones establecidas reglamentariamente.»

Cuatro. Se modifica el artículo 130 que queda redactado como sigue:

«En su condición de bienes muebles de naturaleza especial las aeronaves pueden ser objeto de hipoteca, usufructo, arrendamiento y demás derechos que las leyes autoricen.

Las transferencias de propiedad de la aeronave, así como los actos a que se refiere el párrafo anterior, se inscribirán mediante el título correspondiente y con los efectos jurídicos establecidos en las leyes, en la Sección de Aeronaves del Registro de Bienes Muebles, cuya coordinación con el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles se verificará en la forma que se determine reglamentariamente.»

Cinco. Se modifica el apartado 4 de la disposición adicional única que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«4) El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos. Reglamentariamente se establecerán los instrumentos de coordinación con las administraciones territoriales para la salvaguarda de estas servidumbres y las actuaciones de control en zonas de servidumbres.»

Seis. Se adiciona un nuevo apartado 4 bis) a la disposición adicional única, del siguiente tenor:

«4 bis) Los órganos competentes para la adopción de los instrumentos de coordinación a que se refiere el apartado 4) y el control en las zonas de servidumbres, cuando conste acreditado que no se compromete la seguridad o regularidad de las operaciones, el normal funcionamiento de las ayudas a la navegación aérea y la planificación y desarrollo de los aeropuertos de interés general y de las instalaciones para la navegación aérea, podrán eximir de la aplicación de los instrumentos de coordinación y de control en las zonas de servidumbres a áreas delimitadas geográficamente comprendidas dentro de las servidumbres aeronáuticas, previo informe, cuando proceda, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Las resoluciones que adopten estas exenciones no serán aplicables en relación con la instalación de aerogeneradores o construcciones e instalaciones de altura igual o superior a cien metros, podrán establecer los requisitos adicionales aplicables para acogerse a ellas, y perderán su eficacia, salvo que se confirmen expresamente, cuando se modifiquen las servidumbres aeronáuticas o, en su caso, las propuestas de servidumbres, con posterioridad a su concesión.»

Siete. Se adiciona un nuevo apartado 6) a la disposición adicional única con la siguiente redacción:

«6) Lo dispuesto en el apartado 4 bis) será aplicable además con relación a los instrumentos de coordinación para la salvaguarda de las competencias estatales exclusivas en materia de planificación de los aeropuertos de interés general y del sistema de navegación aérea.»

Disposición final tercera. *Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.*

La disposición adicional decimonovena de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional decimonovena. *Silencio administrativo negativo.*

En las actividades de la aviación civil, ya sean con aeronaves tripuladas o no tripuladas, sujetas a la normativa nacional, por razones imperiosas de interés general relativas a la seguridad aérea, se entenderán incluidos en la excepción prevista en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los procedimientos sobre autorización de operaciones aéreas, y uso de espacio aéreo, sobre operaciones especiales, así como autorizaciones de aeronavegabilidad inicial y continuada, incluyendo las emitidas al personal involucrado en este ámbito.

Además, la excepción prevista en el párrafo anterior es aplicable por idénticas razones imperiosas de interés general a la aprobación de servidumbres aeronáuticas y a la certificación del personal de formación de los pilotos a distancia.»

Disposición final cuarta. *Modificación de la disposición adicional segunda, punto 3, de la Ley 7/2017, de 2 de noviembre, por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios (ADR) en materia de consumo.*

El apartado 3 de la Disposición adicional segunda de la Ley 7/2017, de 2 de noviembre, por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios (ADR) en materia de consumo, queda con la siguiente redacción:

«3. La entidad acreditada pondrá fin al procedimiento anterior mediante decisión motivada. Transcurrido el plazo previsto en el artículo 20 de esta Ley sin que se haya notificado la decisión, se entenderá que la decisión es desestimatoria de la reclamación formulada por el pasajero.

El pasajero podrá retirarse en cualquier momento del procedimiento si no está satisfecho con su funcionamiento o tramitación, debiendo ser informado por la entidad acreditada de este extremo al inicio del procedimiento.

La decisión adoptada por la entidad acreditada podrá ser impugnada por parte de la compañía aérea, ante el juzgado de lo mercantil competente, cuando considere que la misma no es conforme a Derecho. Puesto que la decisión de la entidad acreditada no será vinculante para el pasajero, en todo caso se entenderá sin perjuicio de las acciones civiles que el pasajero tenga frente a la compañía aérea.

La impugnación de la decisión, mediante la formulación de la correspondiente demanda por la compañía, habrá de efectuarse dentro de los dos meses siguientes a su notificación o, en caso de que se haya solicitado corrección o

aclaración, desde la notificación de la respuesta a esta solicitud, o desde la expiración del plazo de diez días desde que esta se efectuó sin que se haya notificado respuesta expresa. La demanda se tramitará por los cauces del juicio verbal.

El pasajero y la entidad acreditada podrán no comparecer en el procedimiento judicial, entendiéndose que se remiten a la decisión de la entidad acreditada. En este procedimiento nunca se impondrán las costas al pasajero.»

Disposición final quinta. *Modificación del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Illes Balears.*

Se modifica la disposición adicional primera del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Illes Balears:

«Disposición adicional primera. *Aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis.*

La cuantía acumulada de las compensaciones contempladas en este real decreto, por cada persona física o jurídica, no podrá superar el importe máximo total señalado en el Reglamento (UE) 1407/2013, prorrogado por el Reglamento (UE) 2020/972, salvo que se obtenga autorización de la Comisión Europea. En este sentido, y mientras se encuentre vigente, esta ayuda se acoge al Marco Nacional Temporal aprobado por la Comisión Europea en su Decisión SA.102771(2022/N).

Las compensaciones previstas en este real decreto se aplicarán al transporte de los productos según el ámbito de aplicación y los condicionados que establece el citado Reglamento (UE) 1407/2013 de la Comisión o norma que lo modifique o sustituya.»

Disposición final sexta. *Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.*

Se añade un nuevo apartado 6 bis al artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, con la siguiente redacción:

«6 bis A fin de promover la intermodalidad y una óptima utilización de las infraestructuras, los servicios ferroviarios que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General podrán tener parada en estaciones o apeaderos destinados al trasbordo o al intercambio modal que no formen parte de ésta.

El administrador de la Red Ferroviaria de Interés General y el titular de la estación o apeadero destinado al trasbordo o al intercambio modal suscribirán un acuerdo en el que se concreten las condiciones de este, tanto en lo relativo a su operación, como a la seguridad en la misma y, en su caso, las condiciones para la utilización de la zona de dominio público perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General.

Los elementos de estas instalaciones que vayan a ser necesarios para los servicios ferroviarios que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General deberán cumplir todos los requisitos establecidos para la autorización de entrada en servicio de los subsistemas estructurales fijos y para la autorización de puesta en servicio de las estaciones que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General. Para ello, antes del inicio de la operación comercial, será preceptivo que el titular de la estación o apeadero recabe el informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre este aspecto.

Dichos requisitos deberán cumplirse asimismo durante la vida útil de la estación o apeadero.»

Disposición final séptima. *Modificación de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.*

Se añade un nuevo apartado tres a la disposición adicional centésima trigésima quinta de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, relativa a la liquidación de situaciones pendientes sobre justiprecio y aprovechamientos urbanísticos en materia de autopistas, con la siguiente redacción:

«Tres. Para dictar la resolución definitiva de determinación de la “Responsabilidad Patrimonial de la Administración” se aplicará lo siguiente en cuanto a la “liquidación de las situaciones pendientes”:

1. En los expedientes expropiatorios en que no se haya abonado el justiprecio ya fijado por resolución firme del Jurado o que sigan pendientes de recurso contencioso-administrativo, la Administración podrá hacerse cargo de abonar a los expropiados las indemnizaciones derivadas de tales expedientes sin necesidad de esperar a que se dicte la correspondiente resolución judicial. Este abono solo se realizará por el importe que proceda y siempre que ambas partes lo pacten con los efectos del mutuo acuerdo.

2. Cuando no se hubiera podido efectuar el pago, el importe que se reconozca en la resolución definitiva se minorará con el justiprecio fijado en la resolución del Jurado o, a falta de esta, con el justiprecio reconocido en dichos expedientes por la Administración. En ambos casos se incluirá una estimación de los intereses de demora.»

Disposición final octava. *Plazas de la Escala Superior de Especialistas en Transporte, Infraestructuras y Seguridad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.*

Se autoriza la convocatoria de 48 plazas de turno libre, de las cuales dos se reservarán para el turno de personas con discapacidad general, y 17 de promoción interna en la Escala Superior de Especialistas en Transporte, Infraestructuras y Seguridad de los Organismos Autónomos y las Agencias Estatales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana según el siguiente desglose:

- a) Especialidad de Transporte, Movilidad e Infraestructuras: 12 turno libre y 6 de promoción interna.
- b) Especialidad Seguridad en el Transporte Aéreo: 25 de turno libre, de las cuales 2 se reservarán para el turno de personas con discapacidad general, y 11 de promoción interna.
- c) Especialidad de Operaciones y navegación aérea: 5 de turno libre.
- d) Especialidad de Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria: 6 turno libre.

La gestión de las convocatorias correspondientes se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 407/2022, de 24 de mayo, por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2022.

Disposición final novena. *Modificación del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.*

Se modifica el artículo 7, relativo al reconocimiento de la revisión excepcional de precios, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. La revisión excepcional de precios se reconocerá cuando el incremento del coste de los materiales empleados para el contrato de obras haya tenido un impacto directo y relevante en la economía del contrato durante su vigencia y hasta su finalización, esto es, una vez formalizada el acta de recepción y emitida la correspondiente certificación final.

A estos efectos se considerará que existe tal impacto cuando el incremento del coste de materiales siderúrgicos, materiales bituminosos, aluminio o cobre, calculado aplicando a los importes del contrato certificados en el periodo, siempre posterior al 1 de enero de 2021, que determine el contratista en su solicitud y que no podrá ser inferior a doce ni superior a veinticuatro meses, su fórmula de revisión de precios si la tuviera, y, en su defecto, aplicando la que por la naturaleza de las obras le corresponda de entre las fijadas en el Real Decreto 1359/2011, de 7 de octubre, exceda del 5 por ciento del importe certificado del contrato en ese mismo período. El cálculo de dicho incremento se efectuará suprimiendo de la fórmula aplicable al contrato los términos que representan los elementos de coste distintos de los antes citados, e incrementando el término fijo, que representa la fracción no revisable del precio del contrato, en el valor de los coeficientes de los términos suprimidos, de forma que la suma de todos los coeficientes mantenidos más el término fijo sea la unidad.

En caso de que el contrato tuviese una duración inferior a doce meses, el incremento del coste se calculará sobre la totalidad de los importes del contrato certificados. El periodo mínimo de duración del contrato para que pueda ser aplicable esta revisión excepcional de precios será de cuatro meses, por debajo del cual no existirá este derecho.

Por Orden del Ministerio de Hacienda y Función Pública, previo informe del Comité Superior de Precios de Contratos del Estado, se podrán establecer otros materiales cuyo incremento de coste deba tenerse también en cuenta a los efectos anteriores.

2. La cuantía de la revisión excepcional a la que se refiere este artículo no podrá ser superior al 20 por ciento del precio de adjudicación del contrato. Dicha cuantía no se tomará en consideración a los efectos del límite del 50 por ciento previsto en el artículo 205.2. de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, y en el artículo 111.2 del Real Decreto Ley 3/2020, de 4 de febrero; ni a los efectos de otros límites sobre modificaciones previstos en la normativa anterior que fuese de aplicación al contrato.»



Disposición final décima. *Modificación del Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio, por el que se establece un nuevo sistema de cotización para los trabajadores por cuenta propia o autónomos y se mejora la protección por cese de actividad.*

Se introducen las siguientes modificaciones en el Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio, por el que se establece un nuevo sistema de cotización para los trabajadores por cuenta propia o autónomos y se mejora la protección por cese de actividad:

Uno. En el apartado cinco del artículo primero que modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, se incluyen las siguientes modificaciones:

a) La regla 5.<sup>a</sup> del apartado 1.a) del artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, queda redactada como sigue:

«5.<sup>a</sup> En los supuestos de alta de oficio en este régimen especial, durante el período comprendido entre la fecha del alta y el último día del mes natural inmediatamente anterior a la fecha de efectos del alta, así como durante el período comprendido entre el inicio de la actividad por cuenta propia y el mes en el que se solicite el alta, de formularse esta solicitud a partir del mes siguiente al del inicio de la actividad, la base de cotización mensual aplicable será la base mínima del tramo 1 de la tabla general a que se refiere la regla 1.<sup>a</sup>, establecida en cada ejercicio, salvo que, en las altas de oficio efectuadas a propuesta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, esta hubiese fijado expresamente otra base de cotización mensual superior. En los períodos indicados no resultará de aplicación el procedimiento de regularización a que se refiere el párrafo c) de este apartado 1.»

b) La regla 4.<sup>a</sup> del apartado 1.c) del artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, queda redactada como sigue:

«4.<sup>a</sup> Si la cotización provisional efectuada fuese inferior a la cuota correspondiente a la base mínima de cotización del tramo en el que estén comprendidos sus rendimientos, el trabajador por cuenta propia deberá ingresar la diferencia entre ambas cotizaciones hasta el último día del mes siguiente a aquel en que se le notifique el resultado de la regularización, sin aplicación de interés de demora ni recargo alguno de abonarse en ese plazo.

Si la cotización provisional efectuada fuese superior a la cuota correspondiente a la base máxima del tramo en el que estén comprendidos sus rendimientos, la Tesorería General de la Seguridad Social procederá a devolver de oficio la diferencia entre ambas cotizaciones, sin aplicación de interés alguno, antes del 30 de abril del ejercicio siguiente a aquel en que la correspondiente Administración tributaria haya comunicado los rendimientos computables a la Tesorería General de la Seguridad Social.

Sin perjuicio de lo indicado en los párrafos anteriores, determinada la base de cotización definitiva, las deudas generadas por las cuotas no ingresadas en período voluntario calculadas de acuerdo con las bases de cotización provisionales no serán objeto de devolución o modificación alguna. Con independencia de lo anterior, conforme a lo establecido en el primer párrafo si la base de cotización definitiva fuese superior al importe de la base de cotización provisional por la que se generó deuda, la diferencia deberá ser ingresada conforme a lo indicado en dicho primer párrafo.

En ningún caso serán objeto de devolución los recargos e intereses.»

Dos. En el apartado dieciséis del artículo primero que modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, se incluyen las siguientes modificaciones:

El apartado 1, letra f) del artículo 330, sobre requisitos para el nacimiento del derecho a la protección del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, queda redactado como sigue:

«f) Para causar derecho al cese previsto en el artículo 331.1.a).4.º y 5.º, la persona trabajadora autónoma no podrá ejercer otra actividad salvo lo previsto en el apartado 3 del artículo 342.»

Tres. Se incluye un nuevo apartado veinticuatro bis en el artículo primero que modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, con el siguiente tenor:

«Veinticuatro bis. Se incorpora un nuevo apartado 3 del artículo 342 sobre incompatibilidades, con la siguiente redacción:

"3. En los supuestos en los que el trabajador autónomo se encuentre en situación de pluriactividad, en el momento del hecho causante de la prestación por cese de actividad, la prestación por cese será compatible con la percepción de la remuneración por el trabajo por cuenta ajena que se venía desarrollando, siempre y cuando de la suma de la retribución mensual media de los últimos cuatro meses inmediatamente anteriores al nacimiento del derecho y la prestación por cese de actividad, resulte una cantidad media mensual inferior al importe del salario mínimo interprofesional vigente en el momento del nacimiento del derecho".»

Cuatro. En el apartado veintinueve del artículo primero que modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, se incluyen las siguientes modificaciones:

a) Se modifica el apartado dos, punto 1.3, de la disposición adicional cuadragésima octava del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, sobre prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas de un sector de actividad afectado por el Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo en su modalidad cíclica, regulado en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, que queda redactado como sigue:

«1.3 No prestar servicios por cuenta ajena o por cuenta propia en otra actividad no afectada por el mecanismo RED o, siéndolo, no haber adoptado las medidas previstas en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores salvo lo dispuesto en el apartado cuarto de esta disposición adicional sobre incompatibilidades.»

b) Se modifica el apartado cuatro, punto 3, de la Disposición adicional cuadragésima octava del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, que queda redactado como sigue:

«3. Es incompatible con otro trabajo por cuenta propia o por cuenta ajena. En los supuestos en los que el trabajador autónomo se encuentre en situación de pluriactividad, en el momento del hecho causante de la prestación para la sostenibilidad de la actividad, esta prestación será compatible con la percepción de la remuneración por el trabajo por cuenta ajena que se venía desarrollando, siempre y cuando de la suma de la retribución mensual media de los últimos

cuatro meses inmediatamente anteriores al nacimiento del derecho y la prestación por cese de actividad, resulte una cantidad media mensual inferior al importe del salario mínimo interprofesional vigente en el momento del nacimiento del derecho.»

Cinco. En el apartado treinta del artículo primero que modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, se incluyen las siguientes modificaciones:

a) Se modifica el apartado dos, punto 1.4 de la disposición adicional cuadragésima novena del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, sobre la prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas de un sector de actividad afectado por el Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo en su modalidad sectorial, regulado en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, que queda redactado como sigue:

«1.4 No prestar servicios por cuenta ajena o por cuenta propia en otra actividad no afectada por el mecanismo RED o siéndolo no haber adoptado las medidas previstas en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores salvo lo dispuesto en el apartado cuatro de esta Disposición adicional sobre incompatibilidades.»

b) Se modifica el apartado cuatro, punto 3, de la disposición adicional cuadragésima novena del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, que queda redactado como sigue:

«3. Es incompatible con otro trabajo por cuenta propia o por cuenta ajena. En los supuestos en los que el trabajador autónomo se encuentre en situación de pluriactividad, en el momento del hecho causante de la prestación por cese de actividad, la prestación por cese será compatible con la percepción de la remuneración por el trabajo por cuenta ajena que se venía desarrollando, siempre y cuando de la suma de la retribución mensual media de los últimos cuatro meses inmediatamente anteriores al nacimiento del derecho y la prestación para la sostenibilidad de la actividad en cómputo mensual resulte una cantidad media mensual inferior al importe del salario mínimo interprofesional vigente en el momento del nacimiento del derecho.»

Seis. El apartado ocho del artículo tercero que modifica la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, queda redactado como sigue:

«Ocho. El artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 38. *Bonificación de cuotas para trabajadores autónomos durante el descanso por nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural.*

Los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o, como trabajadores por cuenta propia, en el grupo primero de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar tendrán derecho, durante los períodos de descanso por nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural, a una bonificación del 100 por cien de la cuota por contingencias comunes resultante de aplicar a la base media que tuviera el trabajador en los doce meses anteriores a la fecha en la que inicie esta bonificación, el tipo de cotización para contingencias

comunes vigente en cada momento, excluido el correspondiente a la incapacidad temporal derivada de dichas contingencias.

En el caso de que el trabajador lleve menos de 12 meses de alta continuada en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, la base media de cotización se calculará desde la última fecha de alta, siendo el resultado de multiplicar por 30 la cuantía resultante de dividir la suma de las bases de cotización entre el número de días de alta del período de alta continuada.

A efectos del cálculo de esta bonificación, la base media a la que se refiere este artículo se calculará con las bases de cotización, provisionales o definitivas, existentes en el momento de la aplicación inicial de la bonificación, sin que la cuantía de la bonificación sea objeto de modificación como consecuencia de la regularización de las bases de cotización provisionales a la que se refiere el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Esta bonificación será compatible con la establecida en el Real Decreto-ley 11/1998, de 4 de septiembre."»

Siete. El apartado nueve del artículo tercero que modifica la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, queda redactado como sigue:

«Nueve. El artículo 38 bis queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 38 bis. *Bonificación a las trabajadoras autónomas que se reincorporen al trabajo en determinados supuestos.*

Las trabajadoras incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o, como trabajadoras por cuenta propia, en el grupo primero de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, que, habiendo cesado su actividad por nacimiento de hijo o hija, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento y tutela, en los términos legalmente establecidos, vuelvan a realizar una actividad por cuenta propia dentro de los dos años inmediatamente siguientes a la fecha efectiva del cese, tendrán derecho a una bonificación, durante los veinticuatro meses inmediatamente siguientes a la fecha de su reincorporación al trabajo, del 80 por ciento de la cuota por contingencias comunes resultante de aplicar a la base media que tuvieran las trabajadoras en los doce meses anteriores a la fecha en que cesaron en su actividad, el tipo de cotización para contingencias comunes vigente en cada momento, excluido el correspondiente a la incapacidad temporal derivada de dichas contingencias.

En el caso de que la trabajadora lleve menos de 12 meses de alta continuada en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos antes del cese de la actividad, la base media de cotización se calculará desde la última fecha de alta, siendo el resultado de multiplicar por 30 la cuantía resultante de dividir la suma de las bases de cotización entre el número de días de alta del período de alta continuada.

A efectos del cálculo de esta bonificación, la base media a la que se refiere este artículo se calculará con las bases de cotización, provisionales o definitivas, existentes en el momento de la aplicación inicial de la bonificación, sin que la cuantía de la bonificación sea objeto de modificación como consecuencia de la regularización de las bases de cotización provisionales a la que se refiere el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social".»

Ocho. En el apartado diez del artículo tercero que modifica la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, se incluyen las siguientes modificaciones:

a) Se incluye un nuevo apartado 10 en el artículo 38 ter de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, con la siguiente redacción:

«10. Cuando los trabajadores por cuenta propia o autónomos a que se refiere este artículo tengan un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento, o sean víctimas de violencia de género o víctimas de terrorismo, los periodos de aplicación de la cuota reducida a que se refieren los apartados 1 y 2 serán, respectivamente, de 24 meses naturales completos y de 36 meses naturales completos.»

b) Los actuales apartados 10 y 11 del artículo 38 ter de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, quedan numerados como 11 y 12, respectivamente.

Nueve. En el apartado uno del artículo quinto, que modifica el Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, se incluyen las siguientes modificaciones:

a) La letra e) del apartado 3 del artículo 44 del Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, queda redactada como sigue:

«e) En el caso de los períodos anuales respecto de los que el trabajador por cuenta propia hubiese incumplido la obligación de presentación de la declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, la base de cotización aplicable será la base mínima de cotización para contingencias comunes correspondiente a los trabajadores incluidos en el grupo 7 de cotización del Régimen General de la Seguridad Social.

Igual base de cotización resultará aplicable respecto a aquellos trabajadores autónomos que, habiendo presentado la declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, no hayan declarado ingresos a efectos de la determinación de los rendimientos netos, cuando resulte de aplicación el método de estimación directa.»

b) La letra c) de la regla 5.<sup>a</sup> del apartado 2 del artículo 46 del Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, queda redactada como sigue:

«c) Si la base de cotización promedio mensual es superior a la base máxima del tramo que corresponda por aplicación de la regla 4.<sup>a</sup>, la base de cotización definitiva será la base máxima de dicho tramo, y se procederá a devolver de oficio en un solo acto, a través de este procedimiento de regularización, las cuotas correspondientes al total de las diferencias, positivas o negativas, entre la base de cotización máxima correspondiente al tramo y las bases de cotización provisionales de cada mes.



En este sentido, la Tesorería General de la Seguridad Social devolverá el importe que proceda sin aplicación de interés de demora alguno, antes del 30 de abril del ejercicio siguiente a aquel en que la correspondiente Administración tributaria haya comunicado los rendimientos computables.»

Diez. La disposición transitoria quinta queda redactada como sigue:

«Disposición transitoria quinta. *Cuota reducida aplicable por el inicio de una actividad por cuenta propia en el periodo 2023 a 2025.*

Durante el periodo comprendido entre los años 2023 y 2025, la cuantía de la cuota reducida regulada en el artículo 38 ter de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, será de 80 euros mensuales.

En los supuestos previstos en el apartado 10 del citado artículo 38 ter, la cuantía de la cuota reducida será, entre los años 2023 y 2025, de 80 euros mensuales hasta la finalización de los primeros veinticuatro meses naturales completos, y de 160 euros a partir del mes vigesimoquinto.

A partir del año 2026, el importe de dichas cuotas será fijado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.»

Disposición final decimoprimeras. *Modificación de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.*

Se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, en los siguientes términos:

Uno. Se modifica de la letra d) del apartado 2 de artículo 55, que queda redactado como sigue:

«d) Las líneas directas.»

Dos. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 56, que queda redactado como sigue:

«4. Lo dispuesto en el presente artículo no será de aplicación a las plantas de producción de gases renovables.»

Disposición final decimosegunda. *Modificación del Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural.*

Se añade un nuevo artículo 12 bis en el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural, con la siguiente redacción:

«Artículo 12 bis. *Conexión de plantas de producción de gases renovables con las redes de transporte o distribución.*

1. Los productores de gases renovables que deseen conectarse a una red de transporte o de distribución, enviarán al transportista o al distribuidor una solicitud de conexión a dicha red, indicando los caudales y presiones de inyección de gas previstos, así como la calidad prevista del gas a inyectar. Los costes que correspondan a dicha conexión serán, en cualquier caso, soportados por el productor solicitante.

Mientras no exista un procedimiento específico de gestión de conexiones de las plantas de generación de gases renovables, el transportista o el distribuidor dispondrá de un plazo de cuarenta días hábiles para contestar a la solicitud, indicando el punto de conexión más adecuado, las condiciones técnicas de conexión, el caudal máximo admisible, los costes para efectuar la conexión y los plazos de ejecución previstos.

2. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia aprobará un procedimiento de gestión de conexiones de las plantas de generación de gases renovables con la red de transporte o distribución, que podrá modificar o establecer nuevos plazos tanto a transportistas y distribuidores como a productores de gases renovables.

3. La posición, existente o nueva, o la modificación de la posición que permita la inyección, formará parte de la instalación de transporte o distribución en la que se inyecte el gas renovable.

Los costes de inversión reales incurridos para la realización de las instalaciones de conexión, serán soportados por el productor solicitante, como también lo será el coste de la posición, en caso de no existir, o la modificación de la misma, sin perjuicio de que el titular de la posición sea el transportista o distribuidor, que no tendrá derecho a retribución alguna por esa inversión.

4. En caso de discrepancias respecto a la conexión, podrán elevarse las actuaciones producidas a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, para que resuelva en un plazo de dos meses, cuando la competencia corresponda a la Administración General del Estado, o, en su caso, al órgano competente de la correspondiente Comunidad Autónoma para que resuelvan en un plazo de tres meses.»

Disposición final decimotercera. *Salvaguardia del rango de disposiciones reglamentarias.*

Mantiene su rango de real decreto la disposición adicional primera del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Illes Balears, modificado por la Disposición final sexta del presente real decreto-ley. En consecuencia, podrá ser modificado por una norma de ese mismo rango.

Asimismo, las determinaciones incluidas en normas reglamentarias que son objeto de modificación por el título IV, el título V y disposición final decimosegunda de este real decreto-ley podrán ser modificadas por normas reglamentarias del mismo rango.

Disposición final decimocuarta. *Título competencial.*

1. Los artículos 1 y 3 se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre la legislación mercantil.

2. Los artículos 2 y 4 a 8 y la disposición final primera se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> y 21.<sup>a</sup> de la Constitución que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

3. Los artículos 9 a 13, la Disposición transitoria primera, la disposición final segunda, la Disposición final tercera y la disposición derogatoria única se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.<sup>a</sup> y 20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de sanidad exterior, bases y coordinación general de la sanidad, y de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general.

4. El artículo 15 y la Disposición final novena se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas.

5. Los artículos 14 y 16 se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general.

6. El artículo 17 se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

7. El artículo 18 se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.29.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de seguridad pública.

8. El artículo 19 se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.19.<sup>a</sup> de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que, en la ordenación del sector, se atribuyan a las Comunidades Autónomas.

9. Los artículos 20 a 28 se dictan al amparo del artículo 149.1.30.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que reserva al Estado la competencia para dictar las normas básicas para el desarrollo del artículo 27 de la Constitución, a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de los poderes públicos en esta materia.

El título IV de este real decreto-ley tiene carácter básico y se dicta de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley Orgánica 2/2005, de 3 de mayo, de Educación y en el artículo 45 de la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades.

10. El título V, sobre medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural y las disposiciones finales decimoprimeras y decimosegundas, se dictan al amparo de la competencia que las reglas 13.<sup>a</sup>, 18.<sup>a</sup> y 25.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución Española atribuyen al Estado en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, legislación básica de contratos y bases del régimen minero y energético, respectivamente.

11. La Disposición final cuarta y, adicionalmente, el apartado quinto de la disposición final segunda, se dictan al amparo del artículo 149.1. 6.<sup>a</sup> y 8.<sup>a</sup> que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de legislación mercantil, procesal y civil.

12. La Disposición final quinta se dicta al amparo del artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución que atribuye al Estado competencia exclusiva sobre tránsito y transporte aéreo y marina mercante.

13. La Disposición final sexta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

14. La disposición final séptima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación sobre expropiación forzosa.

15. La disposición final octava se dicta al amparo del artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución que atribuye al Estado, entre otras, la competencia exclusiva sobre las bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas y del régimen estatutario de sus funcionarios que, en todo caso, garantizarán a los administrados un tratamiento común ante ellas.

16. La disposición final décima se dicta al amparo del artículo 149.1 17.<sup>a</sup> de la Constitución española, relativo a la competencia exclusiva del Estado sobre legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las Comunidades Autónomas.

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

1. Se habilita al Gobierno para dictar las normas de aplicación y desarrollo de lo previsto en este real decreto-ley, no obstante lo cual, se habilita a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de sus competencias, a dictar las disposiciones de aplicación y desarrollo de lo previsto en los artículos 9 a 13, ambos inclusive. Asimismo, se habilita a la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, 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.

2. Se faculta a las personas titulares de los Ministerios de Hacienda y Función Pública, de Educación y Formación Profesional y de Universidades a dictar, en el ámbito de sus propias competencias, cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y ejecución del título IV del presente real decreto-ley.

Cuando se trate de una disposición conjunta de varios Ministerios, esta se dictará mediante orden de la persona titular del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática.

Disposición final decimosexta. *Límites a la subcontratación del transporte de mercancías por carretera.*

El Gobierno, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, y previa evaluación de la efectividad inicial de las medidas implantadas, presentará a las Cortes Generales un proyecto de ley revisando el régimen de la subcontratación en el transporte de mercancías por carretera para incentivar su uso eficiente evitando la pérdida de valor no productiva en la cadena de subcontratación del transporte terrestre de mercancías por carretera.

Disposición final decimoséptima. *Entrada en vigor.*

1. Este real decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».
2. Por excepción a lo dispuesto en el apartado 1:
  - a) Las obligaciones de los apartados uno y cuatro del artículo 29 entrarán en vigor a los siete días naturales desde el día siguiente al de la publicación de este real decreto-ley y tendrán vigencia hasta el 1 de noviembre de 2023.
  - b) Las obligaciones del apartado dos del artículo 29 entrará en vigor tras un mes desde el día de la publicación de este real decreto-ley y tendrán vigencia hasta el 1 de noviembre de 2023.
  - c) Las obligaciones del apartado tres del artículo 29 deberán cumplirse antes del 30 de septiembre de 2022.
  - d) La disposición final décima entrará en vigor el 1 de enero de 2023.

Dado en Palma, el 1 de agosto de 2022.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,  
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN