

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 transporte y vivienda
«BOE» núm. 187, de 8 de julio de 2020 [BOE-A-2020-7432]

El presente Real Decreto-Ley 26/2020, de 7 de julio, establece una serie de medidas en materia de transporte aéreo, marítimo y terrestre (ferroviario y por carretera) unida a actuaciones en materia de vivienda, que nos disponemos a analizar en las siguientes líneas. Como es sabido, el impacto de la crisis sanitaria ha sido particularmente intenso en el sector transportes, debido a las restricciones de movilidad impuestas, así como a la reducción de la actividad comercial y económica, lo que ha implicado no solo la disminución del transporte de viajeros, sino también de mercancías, aunque en menor medida. Así, en el ámbito del transporte las actuaciones se han dirigido hacia tres ejes fundamentales (art. 1): proteger la salud de trabajadores y usuarios (algunas medidas aparecen reguladas inicialmente en el Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención, coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, legislación derogada), proporcionar liquidez a las empresas para que la solvencia de las mismas no se vea resentida a largo plazo (medidas recogidas en el Real Decreto-Ley 8/2020, de 17 de marzo; Real Decreto-Ley 15/2020, de 21 de abril, y Real Decreto-Ley 25/2020, de 3 de julio) y reducir las cargas administrativas acelerando y simplificando determinados procedimientos administrativos.

Así, el Capítulo I hace referencia al objeto general del Real Decreto-Ley a través de su artículo 1, ya mencionado, para pasar a abordar las medidas particulares en el sector del transporte aéreo (Capítulo II). En este sentido, se incorporan las directrices de carácter operativo en cuanto a la gestión de pasajeros y personal en relación a la pandemia adoptadas por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad de la Aviación (EASA) en colaboración con el Centro para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC). Se trata de directrices eminentemente técnicas que no corresponde analizar en este texto, pero precisamente por esta naturaleza se remiten al Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo (regulado en la Orden PRE/248/2003, de 6 de febrero) todas las cuestiones relativas a su aplicación, que será quien establezca la vigencia de cada una de ellas. Algunas de las cuestiones reguladas en este Real Decreto-Ley son que el comité mencionado podrá equiparar las recomendaciones internacionales para la gestión de pasajeros y personal del sector en relación a la pandemia con las Directrices EASA/ECDC en cuanto a nivel de eficacia se refiere, y se establece el deber sobre los pasajeros que experimenten síntomas evidentes de la enfermedad, o que deban aislarse por riesgo de padecer COVID-19, de no acudir a los aeropuertos, así como las

obligaciones de los gestores aeroportuarios y de las compañías aéreas de cumplir con todos los protocolos establecidos a estos efectos.

Por su parte, el Capítulo II, relativo al transporte marítimo, establece una serie de modificaciones de los arts. 16 a 20 del Real Decreto-Ley 15/2020, de 21 de abril, a través de los artículos 8 a 14. De este modo, el artículo 8 determina una rebaja en los tráficos mínimos necesarios con el fin de que no se produzca la penalización correspondiente como consecuencia del COVID-19, suprimiendo el apartado tercero del artículo 16 del Real Decreto-Ley 15/2020, de 21 de abril, que se dispone a modificar. Igualmente, el artículo 9 establece una reducción de la cuota líquida de la tasa de ocupación cuando se acredite un impacto significativo en la actividad del titular de la concesión o autorización demanial, concretando cuáles serán los criterios para la cuantificación de dicho impacto. Así mismo, también se establecen medidas de flexibilización relativas a la tasa de actividad (art. 10) y ampliación de plazos en lo que tiene que ver con la tasa al buque, así como la adaptación a las prescripciones del Reglamento 2020/697, de 25 de mayo, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352, que permite a los organismos gestores de puertos flexibilidad en la imposición de tasas, unido a medidas también de flexibilización en la liquidación de las tasas portuarias y aplazamiento de la tasa de ocupación (arts. 11 y 12, respectivamente).

En otro orden de cosas, el Capítulo IV se dedica a establecer las actuaciones relativas al transporte por ferrocarril (arts. 15-17), por las cuales se aumenta el límite de la autorización de endeudamiento a RENFE-Operadora para el año 2020 y se autoriza un crédito extraordinario a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITSA). A su vez, el Capítulo V establece medidas en el transporte por carretera, siendo estas, de forma resumida, las siguientes: aplazamiento de las cuotas (sobre la parte principal, excluyendo intereses) de préstamos, renting y leasing para autónomos y empresas del sector que hayan utilizado estos instrumentos para la adquisición de vehículos de transporte público y autobuses con determinado tonelaje (3,5 T de masa máxima autorizada), reequilibrio de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal, contratos de concesiones en el ámbito de las autopistas (construcción, explotación y conservación) y gestión de áreas de servicio de la Red de Carreteras del Estado (art. 25), que continúa con la labor introducida en términos de reequilibrio por el art. 34.4 del Real Decreto 8/2020, de 17 de marzo.

En este sentido, se pretende reducir el impacto consecuencia del desequilibrio ocasionado por una drástica reducción en la demanda de los servicios aparejado a los gastos relativos a la incorporación de medidas sanitarias de obligado cumplimiento y a aquellas operaciones necesarias para garantizar la inversión y el crédito en estos sectores. Así, se deberán tener en cuenta para el cálculo de esa reducción de ingresos (art. 24 vinculado a la metodología específica señalada en el Anexo I) la aplicación de ERTE en la empresa en cuestión y la reducción de costes derivados de un menor número de expediciones, es decir, se debe tener presente la situación financiera global de la empresa (tanto en lo que se refiere a reducción de ingresos como reducción de gastos

vinculados a una menor actividad o a la aplicación de otras medidas complementarias como los expedientes de regulación de empleo mencionados).

Así mismo, los artículos 26 y 27 introducen una serie de actuaciones encaminadas a la flexibilización de las cargas administrativas de las empresas de transporte por carretera, estableciendo la dilación en un año de la rehabilitación de las autorizaciones de transporte que no hayan superado dicho trámite en el año 2020 por incumplir alguno de los requisitos considerados indispensables y, además, se amplía el periodo de renovación del trámite de visado de dos a tres años. Igualmente, se flexibiliza la antigüedad máxima exigida para los vehículos dedicados al transporte sanitario (art. 28) de tal manera que podrán seguir dedicándose a esta actividad los vehículos que superen los diez años de antigüedad siempre que esta circunstancia se haya dado tras la declaración del estado de alarma (Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo) y hasta el 31 de diciembre de 2020. Añadido a esto, se establece una prórroga de tres meses para la renovación de los certificados de inspección técnica de vehículos (cuyo vencimiento tuviera lugar entre el 21 de junio y el 31 de agosto del pasado año) como consecuencia de la restricción de actividad de las estaciones dedicadas a esta renovación de forma coyuntural y se establecen en el art. 30 medidas en el ámbito de las Juntas Arbitrales del Transporte cuya consecuencia inmediata es que el presidente de la misma podrá prescindir de la vista oral cuando la cuantía reclamada no sea superior a 5000 €.

Por su lado, el Capítulo VI (arts. 31-33) se dedica en exclusividad a introducir una serie de medidas y modificaciones en materia de vivienda. Se elimina el carácter preceptivo del canon a abonar a la Administración en los supuestos de concesión demanial o derecho de superficie para la promoción de alquiler social a través de la colaboración público-privada puesto que se exigirá el compromiso por parte del adjudicatario de dedicar dichas viviendas a alquiler asequible o social para personas especialmente vulnerables. Igualmente, en estos preceptos se establecen ciertas especialidades en lo relativo a los diferentes instrumentos de colaboración administrativa para ampliar la oferta de vivienda pública centrándose en la duración de dichos acuerdos (80 años) y en el régimen de responsabilidad, fundamentalmente. Añadido a esto, se establece en el artículo 32 que se dispondrá del remanente del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 de las CC. AA. y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla que no haya sido ejecutado para el compromiso adquirido inicialmente, con el fin de ser destinado a otros programas dentro del mismo plan (Disp. Adicional tercera) y se mantiene, ex art. 33, la condición de convenidos de aquellos préstamos concedidos en el ámbito de anteriores planes estatales de vivienda, aun cuando se hayan acogido a moratorias vinculadas a normativa en relación a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Otras cuestiones de menor calado aparecen enunciadas en las disposiciones adicionales, tales como la consideración del Gran Premio de España de Fórmula 1 como «acontecimiento de excepcional interés público», lo que repercute en beneficios de tipo fiscal fundamentalmente a la luz del art. 27 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales del mecenazgo; la supresión de la atribución a ENAIRE, EPE de la consideración de medio

propio instrumental de la AGE (a través de la Disposición final segunda que implica la modificación de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, ex art. 18), o la prórroga de la vigencia del bono social hasta el 30 de septiembre y la opción de solicitar una moratoria en el pago del préstamo hipotecario (Disposición final octava), medida que se extiende al ámbito de los arrendatarios que se encuentren en situación de vulnerabilidad prevista en un primer momento en el Real Decreto-Ley 11/2020, de 31 de marzo. A su vez, se extiende la garantía de continuidad del suministro energético y de agua para consumidores domésticos previsto igualmente en el Real Decreto-Ley mencionado (Disp. Final novena), cuestión que también se extenderá posteriormente en virtud de la Disposición adicional cuarta del Real Decreto-Ley 37/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad social y económica en el ámbito de la vivienda y en materia de transportes. Finalmente, y como medida especialmente reseñable, se establece en virtud de la Disposición final duodécima la habilitación a los funcionarios de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y a los funcionarios análogos de las CC. AA. para vigilar el cumplimiento de las medidas higiénico-sanitarias vinculadas al COVID-19 para la protección de las personas en el ámbito de trabajo reguladas inicialmente en el Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio (hoy derogada), estableciéndose un régimen sancionador a tales efectos.