

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### JEFATURA DEL ESTADO

**6621** *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.*

I

A raíz de la declaración por la Organización Mundial de la Salud de la pandemia internacional provocada por el COVID-19, el pasado 11 de marzo, numerosos países, y entre ellos España, han tenido que reaccionar de manera urgente ante la rápida propagación de la citada pandemia, impulsando diversas medidas que amortigüen su impacto económico en todos los sectores productivos del país, así como en su ámbito social, especialmente en la protección del empleo, el mantenimiento de las rentas en la unidad familiar y la atención de los ciudadanos en situación más vulnerable.

A su vez, el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, declaró el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que incluye, entre otras cuestiones, importantes limitaciones a la libertad de circulación, con los efectos inherentes que conlleva en los trabajadores, tanto autónomos como por cuenta ajena, sector empresarial y ciudadanos.

En estas circunstancias excepcionales, la política energética debe estar orientada, teniendo en cuenta su objeto y ámbito de aplicación en la actual Transición Energética, a impulsar una serie de medidas que favorezcan la recuperación económica, la movilización de recursos financieros tanto nacionales como de la Unión Europea, la creación de empleo sostenible, y la necesaria colaboración entre las políticas presupuestarias, monetarias, financieras y estructurales.

En el contexto de la emergencia sanitaria y su determinante impacto económico, debemos analizar la situación climática actual, que pretende impulsar el proceso de transición del sistema energético español hacia uno climáticamente neutro, descarbonizado, con un impacto social que sea justo y beneficie a los ciudadanos más vulnerables. En este sentido, se ha presentado recientemente en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático de 2019 (Cumbre del Clima COP 25) el Pacto Verde Europeo «Green Deal», que se configura como la hoja de ruta climática en la Unión Europea para los próximos años, y comprenderá todos los sectores de la economía, especialmente los del transporte, la energía, la agricultura, los edificios y las industrias, como las de la siderurgia, el cemento, las TIC, los textiles y los productos químicos.

Los efectos del COVID-19 sobre la economía y sobre el sistema energético, lejos de suponer una amenaza para la necesaria descarbonización de las economías, representan una oportunidad para acelerar dicha transición energética, de manera que las inversiones en renovables, eficiencia energética y nuevos procesos productivos, con la actividad económica y el empleo que estas llevarán asociadas, actúen a modo de palanca verde para la recuperación de la economía española.

La necesidad de impulsar la agenda de descarbonización y sostenibilidad como respuesta a la crisis es compartida en el ámbito europeo y, en este contexto, España está en condiciones de liderar este proceso, aprovechando las ventajas competitivas de nuestro país en ámbitos como la cadena de valor industrial de las energías renovables, la eficiencia energética o la digitalización.

A su vez, debido al papel fundamental de la electricidad en el proceso de descarbonización de la economía, es condición indispensable garantizar el equilibrio y la liquidez del sistema eléctrico, que se han visto amenazados en los últimos tiempos por factores coyunturales, como la caída brusca de la demanda y los precios como consecuencia de la crisis del COVID-19.

## VI

En cuanto a otras medidas de impulso de la actividad económica y el empleo, el título IV prevé en primer lugar, que las entidades locales podrán destinar en 2020, como máximo, el 7 por ciento del saldo positivo correspondiente al año 2019 que resulte de la aplicación de las reglas al efecto de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, para financiar gastos de inversión en vehículos eléctricos puros o con etiqueta ambiental CERO, salvo en el caso que se acredite que no existen vehículos CERO que cumplan con las necesidades mínimas de servicio, en cuyo caso podrán sustituirse por vehículos con la etiqueta ECO, y en infraestructuras de recarga para el uso de los vehículos adquiridos, que se destinen a la prestación de los servicios públicos de recogida, eliminación y tratamiento de residuos, seguridad y orden público, protección civil, prevención y extinción de incendios y de transporte de viajeros.

Con el objeto de fomentar inversiones en innovación en procesos en la cadena de valor de la industria del automóvil en España, el artículo 7 incrementa, para los períodos impositivos que se inicien dentro de los años 2020 y 2021, el porcentaje de la deducción en innovación en procesos en el Impuesto de Sociedades, del 12 % actual hasta el 25 %.

Por otra parte, se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, para dotar al procedimiento de evaluación ambiental de una mayor agilidad y seguridad jurídica, facilitando la tramitación de proyectos que permitan impulsar la reactivación económica al tiempo que se garantiza la protección del medioambiente.

Para ello, se modifican los artículos 34, 43 y 47 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, con objeto de regular la prórroga de vigencia de las declaraciones de impacto, evitando así el vacío jurídico existente, así como agilizar el procedimiento para la determinación de alcance del estudio de impacto ambiental y el relativo a la evaluación ambiental simplificada, equiparándola al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria.

Las medidas que afectan al sector ferroviario son dos. En primer lugar, la limitación normativa en la oferta de plazas aprobada por razones sanitarias, debe tenerse en cuenta a efectos de la liquidación del canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General. La naturaleza y características del canon supondría que, de no efectuarse ajuste alguno en la liquidación, se estaría gravando una cuantía que no se corresponde con las limitaciones normativas establecidas en la oferta, adoptadas por razones de profilaxis sanitaria. En efecto, se trata de evitar que el operador tenga que pagar un canon al administrador de infraestructuras por unas plazas sobre las que no puede obtener ingreso alguno, no por una hipotética falta de demanda, sino por una novedosa limitación impuesta por graves motivos sanitarios. Tratándose de un tributo, la seguridad jurídica aconseja que este criterio de aplicación totalmente razonable se plasme en una norma de rango legal.

El cierre de establecimientos comerciales y de otro tipo acordado en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y sus disposiciones posteriores de desarrollo, así como las restricciones a la libre circulación de las personas, han afectado notablemente a los locales comerciales sitos en las estaciones de ferrocarril y a otros inmuebles (locales, edificios, instalaciones logísticas y terrenos) arrendados por las entidades públicas empresariales administradoras de infraestructuras ferroviarias. En el marco de las políticas públicas del Gobierno para proteger y dar soporte al tejido productivo y social se posibilita una moratoria o reducción de la renta de estos locales previa solicitud del arrendatario.

Por su parte, en el ámbito sectorial del empleo público, la crisis sanitaria declarada y las medidas de contención aprobadas como consecuencia del estado de alarma como es la interrupción de los términos y suspensión de los plazos administrativos ya citados, han alterado el normal desenvolvimiento de la actuación de las distintas administraciones públicas, condicionando, en consecuencia, la posibilidad de iniciar nuevos procesos selectivos de empleados públicos y, en particular, la actividad precisa para gestionar y publicar las convocatorias de acceso a los diferentes cuerpos y escalas, incluidas las necesarias para llevar a cabo los procesos de estabilización del empleo previstos en las últimas leyes de presupuestos generales del Estado.

programas internacionales y, por tanto, supondrá una mejora notable en las tasas de retorno obtenidas competitivamente por las entidades españolas de I+D+i.

La disposición final cuarta incorpora una disposición adicional decimosexta en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, que posibilita la libertad de amortización de las inversiones realizadas en el año 2020 en elementos nuevos del inmovilizado material que impliquen la sensorización y monitorización de la cadena productiva, así como la implantación de sistemas de fabricación basados en plataformas modulares o que reduzcan el impacto ambiental, afectos al sector industrial del automóvil.

Esta medida permitirá incentivar las decisiones de inversión inmediatas, con mantenimiento del empleo, atrayendo mayor producción de modelos electrificados y sus componentes a las plantas de producción españolas, pero también impulsar la industria ligada al ciclo de vida de baterías o la infraestructura de recarga, sistemas de movilidad conectada y otros ecosistemas industriales en el ámbito de la movilidad sostenible.

Se trata de una medida que permitirá que el sector afronte su reconversión para garantizar su competitividad a largo plazo, mediante la realización de las inversiones tecnológicas necesarias que permitan avanzar hacia la industria de la automoción del futuro, en la que serán protagonistas los vehículos sostenibles, conectados e incluso autónomos

## VIII

Este real decreto-ley se dicta conjuntamente al amparo de las competencias exclusivas del Estado previstas en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> de la Constitución, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; en el artículo 149.1.22.<sup>a</sup> de la Constitución, en materia de legislación y la autorización de las instalaciones eléctricas cuando su aprovechamiento afecte a otra Comunidad o el transporte de energía salga de su ámbito territorial; en el artículo 149.1.23.<sup>a</sup> de la Constitución, en materia de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección; y en el artículo 149.1.25.<sup>a</sup> de la Constitución, de bases del régimen minero y energético.

Los artículos que se citan comprendidos en el título IV, se dictan conforme a los siguientes títulos competenciales:

El artículo 6 se dicta al amparo del artículo 149.1. 13.<sup>a</sup> y 14.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; Hacienda general y Deuda del Estado.

El artículo 7 se dicta al amparo de la competencia exclusiva del Estado sobre hacienda general, prevista por el artículo 149.1.14.<sup>a</sup> de la Constitución.

Las modificaciones que se recogen en el artículo 8 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Impacto Ambiental, de conformidad con la Sentencia del Tribunal Constitucional 53/2017, de 11 de mayo, se dictan al amparo del artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución, que regula las bases del régimen jurídico de las Administraciones Públicas y el procedimiento administrativo común, sin perjuicio de las especialidades derivadas de la organización propia de las comunidades autónomas: el artículo 34, apartado 4, tercer párrafo y el artículo 43 apartado 3, segunda oración. Asimismo, no tienen carácter básico y por tanto solo serán de aplicación a la Administración General del Estado y a sus organismos públicos, el artículo 34, apartado 4, párrafo segundo, última oración; el artículo 43, apartado 2 y el apartado 3, última oración; así como los plazos establecidos en los artículos 34, 43 y 47.

El artículo 9 se dicta al amparo de las reglas 13.<sup>a</sup>, 14.<sup>a</sup> y 21.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución que atribuyen al Estado, respectivamente, las competencias sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, hacienda general y deuda del Estado y ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

El artículo 10 se dicta 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 sobre «bases y coordinación de la

Artículo 7. *Deducción en el Impuesto sobre Sociedades por actividades de innovación tecnológica de procesos de producción en la cadena de valor de la industria de la automoción.*

Con efectos para los períodos impositivos que se inicien dentro de los años 2020 y 2021, el porcentaje de deducción al que se refiere la letra c) del apartado 2 del artículo 35 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, será del 25 por ciento para los gastos efectuados en la realización de actividades de innovación tecnológica cuyo resultado sea un avance tecnológico en la obtención de nuevos procesos de producción en la cadena de valor de la industria de la automoción o mejoras sustanciales de los ya existentes.

Para la aplicación de la deducción regulada en el párrafo anterior, será necesario que la entidad haya obtenido un informe motivado sobre la calificación de la actividad como innovación tecnológica cuyo resultado sea un avance tecnológico en la obtención de nuevos procesos de producción en la cadena de valor de la industria de la automoción o mejoras sustanciales de los ya existentes, en los términos establecidos en la letra a) del apartado 4 del artículo 35 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.

Artículo 8. *Modificación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifican los apartados 2, 4 y 5 del artículo 34, que quedan redactados de la siguiente manera:

«2. Para ello, el promotor presentará ante el órgano sustantivo una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, acompañada del documento inicial del proyecto, que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

a) La definición y las características específicas del proyecto, incluida su ubicación, viabilidad técnica y su probable impacto sobre el medio ambiente, así como un análisis preliminar de los efectos previsibles sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes.

b) Las principales alternativas que se consideran y un análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas.

c) Un diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto.

El órgano sustantivo, una vez comprobada formalmente la adecuación de la documentación presentada, la remitirá, en el plazo de diez días hábiles, al órgano ambiental para que elabore el documento de alcance del estudio de impacto ambiental.

Si la documentación inicial presentada por el promotor junto con la solicitud careciera de la información exigible o fuera insuficiente para poder efectuar las consultas a las Administraciones Públicas afectadas, se requerirá al promotor para que en el plazo improrrogable de diez días, subsane la falta de información o acompañe la documentación necesaria, con indicación de que si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su solicitud.»

«4. Las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas consultadas deberán pronunciarse en el plazo máximo de treinta días hábiles desde la recepción de la documentación.

Transcurrido este plazo sin que se hayan recibido estos pronunciamientos, el procedimiento continuará si el órgano ambiental cuenta con elementos de juicio suficientes para elaborar el documento de alcance del estudio de impacto ambiental.

En este caso, no se tendrán en cuenta los pronunciamientos antes referidos que se reciban posteriormente.

Si el órgano ambiental no tuviera los elementos de juicio suficientes, bien porque no se hubiesen recibido los informes de las Administraciones públicas afectadas que resulten relevantes, o bien porque habiéndose recibido estos resultasen insuficientes para decidir, requerirá personalmente al titular del órgano jerárquicamente superior de aquel que tendría que emitir el informe, para que en el plazo de diez días hábiles, contados a partir de la recepción del requerimiento, ordene al órgano competente la entrega del correspondiente informe en el plazo de diez días hábiles, sin perjuicio de las responsabilidades en que pudiera incurrir el responsable de la demora.

El requerimiento efectuado se comunicará al órgano sustantivo y al promotor, y suspende el plazo previsto para la elaboración del documento de alcance.

Si transcurrido el plazo otorgado al efecto en el párrafo anterior, el órgano ambiental no ha recibido los informes de las Administraciones públicas afectadas que resulten relevantes para la determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental elaborará el documento de alcance haciendo constar la ausencia de los informes solicitados para conocimiento del promotor y del órgano sustantivo.

En todo caso, el promotor podrá reclamar a la Administración competente la emisión del informe, a través del procedimiento previsto en el artículo 29.1 de la Ley 9/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.»

«5. Recibidas las contestaciones a las consultas, el órgano ambiental elaborará y remitirá al promotor y al órgano sustantivo el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, junto con las contestaciones recibidas a las consultas realizadas dentro del plazo establecido en el artículo 33.2.a).

El documento de alcance del estudio de impacto ambiental será válido durante el plazo de dos años a partir del día siguiente al de su notificación al promotor. Perderá su validez una vez que transcurra dicho plazo sin que se haya presentado ante el órgano sustantivo el estudio de impacto ambiental para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.»

Dos. Se añaden los apartados 2, 3, 4 y 5 en el artículo 43 con la siguiente redacción:

«2. El promotor podrá solicitar la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental antes de que transcurra el plazo previsto en el apartado anterior. La solicitud formulada por el promotor suspenderá el plazo de vigencia de cuatro años.

3. Presentada la solicitud, el órgano ambiental podrá acordar la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental en caso de que no se hayan producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron para realizar la evaluación de impacto ambiental, ampliando su vigencia por dos años adicionales. Transcurrido este plazo sin que se haya comenzado la ejecución del proyecto o actividad el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto.

4. El órgano ambiental resolverá sobre la solicitud de prórroga en un plazo de tres meses contados desde la fecha de presentación de dicha solicitud. El órgano ambiental solicitará informe a las Administraciones públicas afectadas por razón de la materia en relación con los elementos esenciales que sirvieron para realizar la evaluación de impacto ambiental. Estas Administraciones deberán pronunciarse en el plazo de treinta días, que podrá ampliarse por quince días más, por razones debidamente justificadas, periodo durante el cual el plazo de resolución de la solicitud permanecerá suspendido.

5. Transcurrido el plazo sin que el órgano ambiental haya resuelto sobre la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental se entenderá desestimada la solicitud de prórroga.»

Tres. Se modifican los apartados 2, 8 y 9 del artículo 47, que quedan redactados de la siguiente manera:

«2. El órgano ambiental, teniendo en cuenta la información facilitada por el promotor, el resultado de las consultas realizadas y, en su caso, los resultados de verificaciones preliminares o evaluaciones de los efectos medioambientales realizadas de acuerdo con otra legislación, resolverá mediante la emisión del informe de impacto ambiental, que podrá determinar de forma motivada de acuerdo con los criterios del anexo III que:

a) El proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria porque podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente. En este caso, el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental conforme al artículo 35.

Para ello, el promotor podrá solicitar al órgano ambiental el documento de alcance del estudio de impacto ambiental en los términos del artículo 34.

b) El proyecto no tiene efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe de impacto ambiental, que indicará al menos, las características del proyecto y las medidas previstas para prevenir lo que, de otro modo, podrían haber sido efectos adversos significativos para el medio ambiente.

c) No es posible dictar una resolución fundada sobre los posibles efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente, al no disponer el órgano ambiental de elementos de juicio suficientes, procediéndose a la terminación del procedimiento con archivo de actuaciones.»

«8. El órgano ambiental resolverá sobre la solicitud de prórroga en un plazo de tres meses contados desde la fecha de presentación de dicha solicitud. Previamente, el órgano ambiental solicitará informe a las Administraciones Públicas afectadas por razón de la materia en relación con los elementos esenciales que sirvieron para realizar la evaluación de impacto ambiental simplificada. Estas Administraciones deberán pronunciarse en el plazo de treinta días, que podrá ampliarse, por razones debidamente justificadas, por quince días más, periodo durante el cual el plazo de resolución de la solicitud permanecerá suspendido.»

«9. Transcurrido el plazo sin que el órgano ambiental haya resuelto sobre la prórroga de la vigencia del informe de impacto ambiental, se entenderá desestimada la solicitud de prórroga.»

#### Artículo 9. *Definición temporal de plaza kilómetro.*

Con carácter excepcional y mientras persistan las medidas de restricción obligatoria de la oferta, en los trenes en los que el billete otorgue una plaza sentada, a efectos de la liquidación de la adición de la modalidad B del canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, recogido en el artículo 97.5 2.º b) de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se entenderá por plaza kilómetro el producto de los kilómetros recorridos por un tren por el número de plazas que la empresa ferroviaria esté autorizada a comercializar, atendiendo a las medidas necesarias de máxima separación posible entre viajeros determinadas por las autoridades competentes en cada momento.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se aplicará a cuantas liquidaciones correspondan al periodo comprendido entre la fecha de entrada en vigor del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, y aquella en que decaigan las medidas de restricción obligatoria de la oferta referidas.

Disposición final octava. *Desarrollo reglamentario y habilitación normativa.*

1. Se habilita al Gobierno para aprobar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo, aplicación y ejecución de lo establecido en este real decreto-ley.

2. En particular, se autoriza al Gobierno para modificar reglamentariamente el artículo 3, los anexos I y II y los plazos establecidos en el artículo 1.1 excepto para el caso de aquellas instalaciones que a la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley ya hubieran solicitado u obtenido los permisos de acceso o de acceso y conexión, así como para desarrollar lo establecido en el artículo 4. En ningún caso se podrá modificar reglamentariamente el plazo para la obtención de la autorización administrativa de explotación definitiva.

3. El Gobierno y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia aprobarán en el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley cuantas disposiciones reglamentarias sean precisas para el desarrollo y ejecución en el ámbito de sus competencias de lo previsto en el artículo 33 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

Disposición final novena. *Entrada en vigor.*

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

No obstante, lo previsto en la disposición adicional sexta estará vigente hasta que el Gobierno declare de manera motivada y de acuerdo con la evidencia científica disponible, previo informe del Centro de Coordinación de Alertas y Emergencias Sanitarias, la finalización de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, de acuerdo con lo previsto en el artículo 2.3 del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Dado en Madrid, el 23 de junio de 2020.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,  
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN