

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### JEFATURA DEL ESTADO

- 3290** *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.*

I

La apuesta por reforzar la sostenibilidad de las empresas de transporte ha constituido desde su creación uno de los ejes de actuación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

No obstante, 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.

En este sentido, fruto de la tramitación de un proyecto de ley por urgencia, en octubre del año pasado se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, que incluye una infracción por el incumplimiento de los plazos máximos de pago en el ámbito de los contratos de transporte de mercancías por carretera, con objeto de penalizar aquellos incumplimientos de la morosidad que ponen en verdadero riesgo la viabilidad de muchas de las empresas que prestan este servicio.

Además, se está trabajando en la aprobación el denominado Plan Impulsa, que contempla la sostenibilidad de dicho sector desde el punto de vista social, económico y medioambiental.

La actual coyuntura exige, sin embargo, acelerar algunas de las medidas previstas en el Plan Impulsa, para revertir la situación de penosidad que viven muchos transportistas de mercancías y sus trabajadores, y que amenaza con crear tensiones en la prestación de los servicios y en el adecuado funcionamiento de la cadena logística, con los perjuicios que para toda la economía podrían derivarse.

Se calcula que en España faltan del orden de 15.000 conductores profesionales, situación que se acentuará en la próxima década dada la edad media de los profesionales en activo, siendo una problemática que afecta, asimismo, a los países de nuestro entorno. Es un hecho, contrastado por encuestas realizadas, entre otros actores, por la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), asociación mundial de los profesionales de transporte por carretera, que uno de los motivos que no hacen atractiva la profesión de conductor es el relacionado con las duras condiciones de trabajo aparejadas, entre las que se encuentra la participación activa de dichos profesionales en

las operaciones de carga y descarga de las mercancías. Este elemento dificulta, por otra parte, la incorporación de las mujeres en mayor proporción a la existente a la profesión de conductor profesional.

Asimismo, ha de considerarse que el precio del gasóleo (sin IVA) ha sufrido un incremento, desde octubre de 2020 a octubre de 2021, de un 32,0 por ciento. Este incremento del coste de combustible es el responsable del 87,5 por ciento del incremento de los costes interanuales, que ha sido de un 10,3 por ciento en el supuesto de un vehículo articulado de carga general, representando el combustible en estos casos el 31 por ciento de la estructura de costes de un vehículo articulado de carga general, con las consecuencias que ello genera para la viabilidad de pequeños empresarios, sin margen de maniobra.

Otro elemento a tener en cuenta es que la estructura empresarial del sector condiciona enormemente su capacidad de negociación con sus clientes, introduciendo en el mercado prácticas indeseables que tensan las relaciones en la cadena de actores intervinientes, lo que mina la eficiencia, la transparencia y la competencia justa, situación que es necesario corregir.

Por último, la competencia leal en el mercado se pone también en entredicho por las denominadas «empresas buzón», que operan de facto fuera de sus Estados de establecimiento beneficiándose, sin embargo, de costes fiscales y laborales más bajos. Con el fin de combatir estas prácticas empresariales, se aprobó, en el marco del denominado Paquete de Movilidad I, la Directiva (UE) 2020/1057, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2024/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) 1024/2012, cuyo plazo de transposición venció el 2 de febrero de 2022 y urge transponer para luchar contra estas prácticas.

## II

Las excepcionales circunstancias sociales y económicas que ha producido la pandemia desencadenada por el virus SARS-CoV-2 han repercutido de una manera directa en la ejecución de determinados contratos del sector público. Tras el descenso experimentado en 2020, los precios de las materias primas han subido con fuerza en 2021 en el contexto de la recuperación económica. El alza extraordinaria del coste de determinadas materias primas que resultan necesarias para la ejecución de ciertas unidades de obra, ha repercutido de manera intensa en los contratos de obras.

Todo ello ha tenido como consecuencia que la ejecución de un número significativo de contratos se haya dificultado notablemente, pues los contratistas han visto cómo se alteraba fuertemente la economía de estos contratos por causa de un incremento extraordinario de ciertos costes, incremento que era imprevisible en el momento de la licitación y que excedería del que pueda ser incluido en el riesgo y ventura que el contratista ha de soportar en todo contrato público.

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, permite en su artículo 103 la revisión periódica y predeterminada para los contratos de obra del sector público a través del mecanismo de la revisión de precios, aplicable cuando el contrato se haya ejecutado al menos en un 20 por ciento de su importe y hayan transcurrido dos años desde su formalización. Sin embargo, la magnitud y el carácter imprevisible del alza experimentada en el último año por los precios de un número limitado de materias primas indispensables para la realización de determinadas obras no es posible afrontarla con dicho mecanismo en aquellos contratos cuyos pliegos no incorporan revisión de precios, así como en aquellos que, incorporándola, no hubieran transcurrido dos años desde su formalización o no se hubiera ejecutado el 20 por ciento de su importe.

Ante esta circunstancia, notablemente perjudicial para el interés público subyacente en cualquier contrato del sector público y que también afecta severamente a los operadores económicos del sector de la obra civil, se ha considerado oportuno adoptar medidas urgentes y de carácter excepcional para, únicamente en estos supuestos, permitir una revisión excepcional de los precios del contrato.

Adicionalmente, resulta necesario prever un conjunto de medidas específicas y concretas que permitan resolver situaciones existentes, tales como:

- La celebración en España del «Global Mobility Call-GMC», concebido como un Foro mundial en el que se pretende reflexionar de forma global y multidisciplinar sobre la realidad actual y futura de la movilidad sostenible.

- La celebración en España de la final de la «UEFA Europa League 2022».

- En la lucha contra la pandemia de COVID 19, la aparición de medicamentos ha resultado crítica en la protección de la población, en especial las vacunas, pero también otros medicamentos destinados a prevenir o tratar la infección. El desarrollo y acceso a estos medicamentos tiene que responder a una demanda global, mientras que la capacidad de producción de las compañías farmacéuticas es limitada. Disponer de una cadena de suministro sólida y suficiente requiere un tiempo y, mientras tanto, las compañías farmacéuticas multinacionales ofrecen sus medicamentos en acuerdos bilaterales con los Estados.

Esto ha generado una situación extraordinaria en el acceso a medicamentos, dado que, por una parte es necesario disponer de manera urgente de estos medicamentos que han sido autorizados por las distintas modalidades que la regulación europea y española admiten, para disminuir el riesgo de enfermedad grave por COVID 19 y fallecimiento, o para prevenir la enfermedad en aquellas personas que no pueden ser vacunadas o en las que las vacunas no producen una respuesta inmunológica por sus condiciones médicas subyacentes. Por otra parte, para disponer de estos medicamentos, es preciso celebrar acuerdos de adquisición, frecuentemente sujetos a una legislación y jurisdicción extranjeras, que las compañías farmacéuticas exigen para dar un trato igual a todos los Estados contratantes. Esta situación excepcional será indudablemente temporal, pero debe de afrontarse de forma inmediata, para poder así evitar una pérdida de oportunidad para los pacientes.

En este sentido, la situación de la pandemia en nuestro país no permite cesar en las acciones para combatir la enfermedad y disminuir sus efectos, protegiendo a los más vulnerables, procurando la mejor y rápida recuperación de los enfermos y evitando los riesgos más extremos de las consecuencias de esta enfermedad.

La situación actual confirma esta necesidad. Más del 50% (5.827.486) de todos los casos COVID-19 notificados se han producido durante la sexta onda, que alcanzó su pico durante la tercera semana de 2022 con una incidencia acumulada a 14 días superior a los 3.850 casos/100.000 habitantes, según datos consolidados en la última semana de febrero. Actualmente, la incidencia acumulada en los últimos 14 días se encuentra en valores próximos a 900 casos por 100.000 habitantes.

Asimismo, los porcentajes de ocupación de las camas de hospitalización de agudos por casos COVID-19, de un 7,3% y de las camas de UCI, de un 13,8% a fecha 18 de febrero de 2022, reflejan que un importante número de personas todavía permanecen ingresadas, más de 9.700, o en UCI, casi 1.300.

Del total de casos confirmados en la sexta onda, han sido hospitalizados más de 66.000 e ingresados en UCI más de 5.100.

Es, por tanto, esencial conseguir disminuir los casos más graves, reflejados en los citados datos de ingresos en UCI.

Por todo ello, es urgente y necesario disponer de los instrumentos de acceso a medicamentos esenciales y de reciente entrada en el mercado, para seguir afrontando los retos de salud generados por la COVID-19 en nuestra población.

- Se contempla un conjunto de medidas sociales que tienen por objeto, de un lado, contribuir a garantizar las medidas de reducción de la temporalidad, especialmente en

relación con colectivos que pueden resultar más vulnerables y evitar coyunturas de desprotección.

En primer lugar, se introducen sendas disposiciones transitorias cuyo objetivo no es otro que establecer un régimen transitorio que permita garantizar la continuidad, el cumplimiento y la íntegra ejecución de los programas de activación para el empleo, ya aprobados o en fase de ejecución, dirigidos a la mejora de la empleabilidad, especialmente de colectivos vulnerables, que de otra manera se verían comprometidos.

Por otro lado, se introduce a través de la disposición final sexta una modificación necesaria en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, en relación con la protección de nivel asistencial por desempleo de las personas trabajadoras fijas discontinuas, con el fin de garantizar el acceso de este colectivo a los subsidios por desempleo en las mismas condiciones y con los mismos derechos que se aplican al resto de personas trabajadoras por cuenta ajena del Régimen General de la Seguridad Social protegidas por la contingencia de desempleo, lo que supone el cumplimiento de la disposición final sexta del Real Decreto-ley 32/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reforma laboral, la garantía de la estabilidad en el empleo y la transformación del mercado de trabajo.

Con ello, se pretende subsanar la contradicción evidente entre el impulso de las relaciones laborales de carácter indefinido y, en particular, del contrato fijo-discontinuo, que es uno de los objetivos prioritarios de la recientemente aprobada reforma laboral, y el actual déficit de protección asistencial por desempleo que, con la legislación vigente, padece dicho colectivo. Circunstancia que se haría aún más evidente en el caso de los actuales beneficiarios del subsidio para personas desempleadas mayores de 52 años, quienes verían extinguidos sus subsidios en cuanto accediesen a una relación laboral de carácter fijo discontinuo.

### III

Las circunstancias descritas obligan a los poderes públicos a adoptar sin demora medidas que garanticen la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera, del adecuado funcionamiento de la cadena logística y que permitan una actuación de la Administración más eficaz frente a las empresas buzón. Asimismo, resulta necesario adoptar medidas que permitan la revisión excepcional de precios en contratos de obra en determinados casos.

Para ello, el presente real decreto-ley incorpora, en primer lugar, un conjunto sistemático de medidas concretas y con efectos tangibles que permitan eliminar los factores que inducen un estrés perjudicial en la prestación del servicio de transporte de mercancías por carretera, hasta el punto de situar a muchas de sus empresas cerca del cierre, tales como los riesgos para la seguridad de los conductores, un incremento elevado y sostenido del precio del combustible, una peor posición negociadora frente a sus clientes y la creciente competencia desleal en la prestación del transporte.

La previsión de dichas medidas regulatorias implica la necesidad de modificar diversas disposiciones de carácter general.

En primer lugar, en el Título I, se modifican algunos preceptos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). La principal novedad es la introducción de la limitación de la participación activa de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de sus soportes y envases, salvo en aquellos supuestos en los que, por razones de eficiencia de la operación, pero fundamentalmente de la seguridad del conductor, como consecuencia del específico tipo de transporte o las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña, está justificado que sea él el que lleve a cabo dichas tareas.

Este planteamiento respeta íntegramente los pactos entre las partes del contrato sobre a quién corresponde asumir la responsabilidad de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, ya sea el cargador y destinatario o el porteador. Pretende proteger, sin

En tercer lugar, 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 por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) 1024/2012, ha establecido normas especiales en relación con el desplazamiento de conductores en el transporte por carretera, que tratan de evitar situaciones de competencia desigual entre empresas comunitarias.

Ha previsto unas excepciones al régimen general de desplazamiento de conductores que sean trabajadores por cuenta ajena y estén implicados en operaciones de transporte bilateral, tanto de mercancías como de viajeros. No tendrán la consideración de trabajadores desplazados al realizar estos servicios en las condiciones que se concretan en la Directiva. También enumera las actividades de carga y/o descarga que pueden realizarse en los Estados miembros en el marco de un transporte internacional no bilateral, así como los casos en que puede recoger y dejar viajeros en otro Estado sin que el conductor se considere desplazado a efectos del cumplimiento de la legislación laboral del Estado miembro de acogida.

Asimismo, determina los documentos que pueden exigirse por las autoridades del Estado miembro de acogida para comprobar el cumplimiento de la normativa aplicable.

Este real decreto-ley incorpora al ordenamiento interno las disposiciones de la Directiva (UE) 2020/1057, que afectan a la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, incluyendo un capítulo nuevo sobre normas específicas aplicables a los conductores de transporte por carretera que afecta a los supuestos en que las operaciones o actividades se realizan en España y, consecuentemente, se determina la documentación exigible y las obligaciones de las empresas.

Para hacer efectivos los principios de lucha contra el fraude previstos las Directivas citadas, resulta necesario actualizar el cuadro de infracciones y sanciones en el orden social dirigido a combatir el fraude de las empresas buzón recogido en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (LISOS), aprobada mediante Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, con preceptos dirigidos a combatir los abusos que sufren las personas desplazadas. Este fraude tiene una vertiente laboral que afecta al incumplimiento de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional y de las Directivas 96/71, 2014/67 y 2018/957 que esa Ley transpone y una vertiente de seguridad social, que afecta al incumplimiento de los Reglamentos de Coordinación de Sistemas de Seguridad Social 883/2004 y 987/2009 en lo que se refiere a la determinación de la legislación de seguridad social aplicable a las situaciones de movilidad laboral intra europea.

También se procede a la modificación de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, con el objeto de regular la colaboración entre las autoridades de transporte terrestre y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que, con la entrada en vigor de esta norma de transposición, las modificaciones de textos legales en materia laboral contenidas en los artículos undécimo a decimocuarto del Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de competencia, prevención del blanqueo de capitales, entidades de crédito, telecomunicaciones, medidas tributarias, prevención y reparación de daños medioambientales, desplazamiento de trabajadores en la prestación de servicios transnacionales y defensa de los consumidores, serán de aplicación al sector del transporte por carretera, de conformidad con lo dispuesto en la disposición transitoria sexta. Lo cual tendrá lugar, lógicamente, de acuerdo con las normas especiales previstas en el capítulo V de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, añadido por esta norma.

Por otro lado, este real decreto-ley viene a establecer, en su Título II, una serie de medidas urgentes y de carácter excepcional que deben tomarse para, únicamente en los

supuestos que se contemplan en este real decreto-ley, permitir una revisión excepcional de los precios de los contratos de obras del sector público.

Estas disposiciones complementan las ya adoptadas para amortiguar el impacto de la subida de los precios mayoristas de la electricidad en la tarifa de los hogares y empresas, medidas que se han ido concretando en normas como el Real Decreto-ley 12/2021, de 24 de junio, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito de la fiscalidad energética y en materia de generación de energía, y sobre gestión del canon de regulación y de la tarifa de utilización del agua; el Real Decreto Ley 17/2021, de 14 de septiembre, de medidas urgentes para mitigar el impacto de la escalada de precios del gas natural en los mercados minoristas de gas y electricidad; el Real Decreto-ley 23/2021, de 26 de octubre, de medidas urgentes en materia de energía para la protección de los consumidores y la introducción de transparencia en los mercados mayorista y minorista de electricidad y gas natural; y 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. Todas estas medidas tienen un impacto fiscal importante y han permitido amortiguar el impacto del alza de la energía en los contratos del sector público, con lo que no procede una doble revisión injustificada de este componente que redundase en un impacto doble sobre los presupuestos públicos.

La revisión excepcional de los precios de los contratos del sector público que se recoge en esta norma, resulta de aplicación incluso en aquellos supuestos en que no procediese conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, bien por no haberse pactado en el contrato, bien por no haber transcurrido el periodo mínimo establecido en la ley o no haberse ejecutado la parte de la obra necesaria para la aplicación de la revisión. Su aplicación podrá alcanzar al ámbito de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales existentes en su territorio mediante una decisión individualizada del órgano competente de cada Comunidad Autónoma.

La utilización de este instrumento de la revisión excepcional de precios tiene la ventaja de su conocimiento por parte de los órganos de contratación, lo que facilita la aplicación urgente e inmediata de la medida, al tiempo que permite una modulación en sus componentes para que únicamente influyan en la cantidad resultante de la aplicación de la fórmula aquellos costes que se consideren procedentes.

Adicionalmente, se incluye una serie de umbrales que limitan la aplicación de esta revisión únicamente a los supuestos de incrementos excepcionales, así como la cuantía máxima de la cantidad a abonar al contratista permitiendo acotar el impacto presupuestario de la medida.

Finalmente, se regula un sencillo procedimiento que culminaría, si se cumplen las condiciones establecidas, con el reconocimiento de la aplicación de la revisión excepcional de precios. Se añade también una regla sobre el pago de la cuantía resultante de la aplicación de la revisión y varias normas para asegurar la protección de los subcontratistas y para garantizar la ejecución tempestiva de la obra pública.

De acuerdo con ello, se introducen 5 artículos referidos a los casos en los que será posible una revisión excepcional de precios en los contratos de obras y los criterios que se van a seguir para el reconocimiento de dicha revisión excepcional de precios. A continuación, se recogen los criterios para el cálculo de la revisión excepcional de precios, así como el procedimiento a seguir y la forma de pago de la cuantía.

En las disposiciones de la parte final se incorporan algunas medidas adicionales o complementarias a las señaladas.

En las disposiciones adicionales se incluyen una serie de medidas que refuerzan la consecución de los objetivos que se persiguen, así como algunas que necesitan de aprobación también con urgencia.

Se establece el mandato de acordar un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación del Transporte de Mercancías, un Registro de las entidades adheridas y un estándar para certificar las zonas de carga y descarga para impulsar a través de esta intervención la creación de entornos eficientes, seguros y con las infraestructuras que

Además, el incremento de los precios de los carburantes ha afectado intensamente a un sector caracterizado por el exceso de oferta y, consecuentemente, por la dificultad de repercutir los incrementos de los costes a sus clientes.

En este escenario de precios estancados con incremento de costes se acentúa más, si cabe, la precarización de los conductores profesionales, que han sufrido un empeoramiento de las condiciones de trabajo en los últimos meses, en el que es imprescindible intervenir para evitar los supuestos de abuso.

Urge, asimismo, recoger un mandato al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Comité Nacional del Transporte por Carretera y asociaciones de empresas cargadoras para aprobar lo antes posible un marco seguro, transparente y cuantificable de compromisos en el ámbito de las relaciones comerciales en dicho mercado, así como del establecimiento de un estándar de zonas de carga y descarga que garantice los servicios necesarios para el desarrollo de su actividad.

En este contexto, ya de por sí problemático para el sector, teniendo en cuenta la creciente internacionalización del transporte, es forzoso y urgente garantizar condiciones de competencia leal, así como la igualdad de condiciones para los trabajadores y las empresas de otros países, siendo apremiante avanzar hacia un control eficaz del cumplimiento de las reglas del juego para evitar que empresas de otros países entren en el mercado interno con costes laborales inferiores.

En esta vía es indispensable incorporar al ordenamiento interno la reciente normativa comunitaria sobre el desplazamiento de conductores, concretamente, la Directiva (UE) 2020/1057, cuyo plazo de transposición terminó el 2 de febrero de 2022, así como actualizar el régimen de infracciones de la LOTT al contenido de la última modificación del Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, en vigor desde agosto de 2020.

La transposición en plazo de directivas de la Unión Europea es un objetivo fundamental del Consejo Europeo. A este fin, la Comisión Europea somete informes periódicos al Consejo de Competitividad, a los que se le da un alto valor político por su función de medición de la eficacia y credibilidad de los Estados miembros en la puesta en práctica del mercado interior.

El cumplimiento de este objetivo resulta del todo prioritario, habida cuenta del escenario diseñado por el Tratado de Lisboa de 2007 por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, para los incumplimientos de transposición en plazo, para los que la Comisión puede pedir al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la imposición de importantes sanciones económicas de manera acelerada (artículo 260.3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea –TFUE–).

España viene cumpliendo consistentemente con los objetivos de transposición en los plazos comprometidos desde que resultan fijados los mismos. No obstante, en los últimos años, hechos como el estallido de la pandemia del COVID-19 en el año 2020, explican la acumulación de retrasos en la transposición de algunas directivas, que requieren de una norma con rango de ley para su incorporación al ordenamiento jurídico interno.

Tal es el caso de la Directiva cuya transposición constituye el objeto del presente real decreto-ley, dado que se encuentra en riesgo de multa con base a lo establecido en el artículo 260.3 del TFUE. En este sentido, deben considerarse en riesgo de multa aquellas directivas para las que queda menos de 3 meses para que se cumpla su plazo límite de transposición y que necesitan, al menos, una norma con rango de ley para su transposición sin que dicha ley haya empezado su tramitación parlamentaria; así como todas aquellas directivas que tienen ya un procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea por haberse cumplido su plazo límite de transposición.

Por otro lado, y en lo que se refiere a las medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras, tal y como se ha señalado, se cumplen también los presupuestos habilitantes que la citada jurisprudencia viene exigiendo. Las excepcionales circunstancias sociales y económicas que ha producido la pandemia desencadenada por el virus SARS-CoV-2 han repercutido de una manera

directa e imprevisible en la ejecución de determinados contratos públicos, sobre todo los de obras, debido al alza extraordinaria e inesperada del coste de determinadas materias primas que resultan necesarias para la ejecución de ciertas obras.

Dicha circunstancia extraordinaria, excepcional e imprevisible ha generado que la ejecución de un número significativo de contratos públicos se haya dificultado notablemente, pues los contratistas han visto cómo se alteraba fuertemente y de forma imprevista la economía de estos contratos por causa de un incremento extraordinario de ciertos costes, incremento que era imprevisible en el momento de la licitación y que excedería del que pueda ser incluido en el riesgo y ventura que el contratista ha de soportar en todo contrato público.

Esta circunstancia extraordinaria genera una situación económica que resulta urgente atender, ya que en caso contrario las consecuencias económicas y sociales serían mucho más graves. Lo que requiere adopción de medidas normativas inmediatas que permitan paliar de forma urgente esta situación económica inesperada que la pandemia ha originado.

La extraordinaria y urgente necesidad de aprobar este real decreto-ley se inscribe en el juicio político o de oportunidad que corresponde al Gobierno (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 142/2014, de 11 de septiembre, FJ 3) y esta decisión, sin duda, supone una ordenación de prioridades políticas de actuación (STC, de 30 de enero de 2019, Recurso de Inconstitucionalidad núm. 2208-2019), centradas en el cumplimiento de la seguridad jurídica y la salud pública. Los motivos de oportunidad que acaban de exponerse relativos a la situación económica generada por la pandemia en el ámbito de los precios de determinados bienes y que requieren medidas inmediatas y urgentes para evitar la gravedad de las consecuencias económicas y sociales, demuestran que, en ningún caso, el presente real decreto-ley constituye un supuesto de uso abusivo o arbitrario de este instrumento constitucional (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8; 237/2012, de 13 de diciembre, FJ 4; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 5). Al contrario, todas las razones expuestas justifican amplia y razonadamente la adopción de la presente norma (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 5; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3).

Por otra parte, la convocatoria de la primera edición del «Global Mobility Call» para el mes de junio de 2022, como primer gran congreso global de movilidad de personas y mercancías con presencia de los principales sectores industriales relacionados con la movilidad, para atraer inversiones para el desarrollo de la movilidad integrada, hace que su declaración como Acontecimiento de Excepcional Interés Público a efectos de la aplicación de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, revista carácter de extraordinaria urgencia.

Cabe señalar también que la celebración el 18 de mayo en el estadio Ramón Sánchez Pizjuán de Sevilla de la final de la «UEFA Europa League 2022» requiere la regulación de un régimen fiscal específico. La proximidad de la fecha de dicho evento, que hace inviable que dicha regulación, sujeta al principio de reserva de ley por mor de lo establecido en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, se tramite mediante una ley ordinaria, unido a la necesidad de que con una antelación suficiente se disponga del marco tributario que resultará de aplicación, en aras del principio de seguridad jurídica, justifican su incorporación al Derecho positivo mediante este real decreto-ley, de suerte que concurre la extraordinaria y urgente necesidad que, como presupuesto habilitante de la figura del real decreto-ley, establece la Constitución Española.

En relación con la medida relacionada con la autorización para celebrar acuerdos para el suministro de productos farmacéuticos autorizados bajo cualquiera de las modalidades recogidas en el Real Decreto Legislativo 1/2015, de 24 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de garantías y uso racional de los medicamentos y productos sanitarios, para los que exista una necesidad médica no cubierta en la lucha contra la COVID-19, las razones que justifican la urgencia derivan de que se trata de una medida necesaria para permitir el suministro de productos que permitan avanzar en la lucha contra la COVID-19 y evitar los contagios, la afección al sistema sanitario y los fallecimientos que dicha enfermedad pueda ocasionar.

Tres. Se introduce un nuevo apartado 4 en el artículo 42 redactado en los siguientes términos, reenumerándose los apartados 4 y 5 como 5 y 6 respectivamente:

«4. Los sujetos a que se refiere el artículo 22.4 de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional responderán solidariamente con la empresa transportista de las infracciones previstas en el artículo 10 en lo que se refiere a la obligación de comunicar el desplazamiento en la forma prevista por el artículo 22.1 de dicha Ley.»

Artículo 5. *Modificación de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.*

Se introduce un nuevo apartado 7 en el artículo 16 de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, que queda redactado en los siguientes términos, reenumerándose los actuales apartados 7, 8, 9, 10 y 11 como apartados 8, 9, 10, 11 y 12 respectivamente:

«7. Las autoridades competentes en materia de transporte terrestre facilitarán a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la información de que dispongan con trascendencia en el ejercicio de la función inspectora y, en particular, la necesaria para la vigilancia, en el ámbito de sus competencias, del cumplimiento de lo previsto en el capítulo V de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.»

## TÍTULO II

### Medidas en materia de revisión excepcional de precios en los contratos de obras del sector público

Artículo 6. *Casos susceptibles de revisión excepcional de precios en los contratos de obras.*

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 a la entrada en vigor de este real decreto-ley, se reconocerá al contratista la posibilidad de una revisión excepcional de precios siempre que concorra 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 7. Reconocimiento de la revisión excepcional de precios.**

1. La revisión excepcional de precios se reconocerá cuando el incremento del coste de los materiales empleados para la obra adjudicada haya tenido un impacto directo y relevante en la economía del contrato durante el ejercicio 2021.

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 ejercicio 2021 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 el ejercicio 2021. 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.

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.

**Artículo 8. Criterios de cálculo de la revisión excepcional de precios.**

La cuantía resultante de la revisión excepcional se calculará de la siguiente manera:

a) Cuando el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato de obras establezca una fórmula de revisión de precios, dicha cuantía será el incremento que resulte de la aplicación de dicha fórmula modificada suprimiendo el término que represente el elemento de coste correspondiente a energía, e incrementando el término fijo, que representa la fracción no revisable del precio del contrato, en el valor del coeficiente del término suprimido, de forma que la suma de todos los coeficientes mantenidos más el término fijo sea la unidad, a las certificaciones de lo ejecutado durante el periodo desde el 1 de enero de 2021 hasta el momento en el que, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 103 de la Ley 9/ 2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, pueda ser efectiva la revisión prevista en la cláusula. Transcurrido este periodo, el contrato se regirá por lo establecido en el pliego.

b) Cuando el pliego de cláusulas administrativas particulares no establezca la fórmula de revisión de precios, dicha cuantía se determinará como la diferencia entre el importe certificado por la ejecución de la obra cada año desde 1 de enero de 2021 hasta la conclusión del contrato y el que se habría certificado si dicha ejecución hubiera tenido derecho a revisión de precios, aplicando la fórmula que hubiera correspondido al contrato de entre las mencionadas en el Real Decreto 1359/2011, de 7 de octubre, modificada suprimiendo el término que represente el elemento de coste correspondiente a energía, e incrementando el término fijo, que representa la fracción no revisable del precio del contrato, en el valor del coeficiente del término suprimido, de forma que la suma de todos los coeficientes mantenidos más el término fijo sea la unidad. Esta regla se aplicará aunque todavía no se hubiera ejecutado el 20 por ciento del importe del contrato o no hubiesen transcurrido dos años desde su formalización.

En ambos casos, la fecha a considerar como referencia para los índices de precios representados con subíndice 0 en las fórmulas de revisión será la fecha de formalización del contrato, salvo que ésta sea anterior al 1 de enero 2021, en cuyo caso se tomará como referencia el 31 de diciembre de 2020.

## Artículo 9. *Procedimiento para la revisión excepcional de precios.*

1. La revisión excepcional de precios se aprobará, en su caso, por el órgano de contratación previa solicitud del contratista, que deberá presentarla en el plazo de dos meses a contar bien desde la entrada en vigor de este real decreto-ley o bien desde la publicación de los índices mensuales de los precios de los componentes básicos de costes, relativos al último trimestre del año 2021, si dicha publicación fuera posterior.

2. La solicitud irá acompañada de la documentación necesaria para acreditar la concurrencia de la circunstancia de excepcionalidad establecida en este real decreto-ley.

El órgano de contratación deberá apreciar el cumplimiento de la mencionada circunstancia. Para ello, y siempre que sea posible, el órgano de contratación utilizará datos procedentes del Instituto Nacional de Estadística. En caso de no aportarse debidamente la citada documentación el órgano de contratación concederá un plazo improrrogable de siete días hábiles para subsanar tal defecto. En caso de que en dicho plazo no se subsanase la deficiencia, denegará la solicitud.

3. Una vez recibida la documentación, el órgano de contratación dictará una propuesta provisional indicando en ella si procede reconocer la revisión excepcional de precios y, de ser así, la fórmula aplicable al contrato. De esta propuesta se dará traslado al contratista por un plazo de 10 días hábiles para que presente sus alegaciones.

Transcurrido el citado plazo, el órgano de contratación resolverá motivadamente lo que proceda en el plazo de un mes a contar desde la recepción de las alegaciones o desde la finalización del plazo para su presentación. La concesión de la revisión excepcional de precios no requerirá el reajuste de la garantía definitiva.

La finalización del plazo máximo para resolver sin haber tenido resolución expresa, faculta al solicitante para entender desestimada su solicitud por silencio administrativo.

## Artículo 10. *Pago de la cuantía resultante de la revisión excepcional de precios.*

1. El pago de la cuantía resultante de la revisión excepcional de precios quedará condicionado, en caso de que el contratista hubiera interpuesto cualesquiera reclamaciones o recursos en vía administrativa o ejercitado cualquier tipo de acción judicial por causa del incremento del coste de los materiales en ese contrato, a que acredite fehacientemente que ha desistido de aquéllos.

2. La cuantía resultante de esta revisión excepcional se aplicará en la certificación final de la obra como partida adicional con pleno respeto a la legislación presupuestaria. El órgano de contratación estará facultado, siempre que cumpla con los requisitos exigidos en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, para realizar pagos a cuenta por el importe de la revisión calculada a la fecha de pago de cada certificación de obra.

El importe se corregirá, en su caso, al alza o a la baja, en la liquidación del contrato, con los índices oficiales definitivos correspondientes al período en que se haya aplicado la revisión.

3. El contratista que perciba la cuantía resultante de esta revisión excepcional deberá repercutir al subcontratista la parte de la misma que corresponda a la porción de la obra subcontratada. El subcontratista tendrá acción contra el contratista para reclamarle dicha parte. Los subcontratistas no tendrán acción directa frente a la Administración contratante por las obligaciones contraídas con ellos por el contratista como consecuencia de la ejecución del contrato principal y de los subcontratos.

4. En los casos en que se haya reconocido al contratista el derecho a la revisión excepcional de precios, el órgano de contratación, previa audiencia del contratista, deberá aprobar un nuevo programa de trabajo adaptado a las circunstancias actuales de la obra. El contratista estará obligado a cumplir el citado programa.

El incumplimiento del programa de trabajo por causa imputable al contratista, una vez percibida la cuantía resultante de la revisión excepcional en todo o en parte, producirá los siguientes efectos:

a) Si el retraso fuera superior a un mes, el órgano de contratación podrá imponer al contratista multas coercitivas cuando persista en el incumplimiento de sus obligaciones siempre que hubiera sido requerido previamente y no las hubiera cumplido en el plazo fijado. El importe diario de la multa será proporcional al daño causado al interés público, con un límite máximo de 10.000 euros al día.

b) Si el retraso fuera superior a dos meses, el órgano de contratación podrá imponer además al contratista una penalidad del diez por ciento del precio de adjudicación del contrato.

c) Si el retraso fuera superior a tres meses, sin perjuicio de las multas y penalidades ya impuestas, el contratista perderá el derecho a la revisión excepcional de precios y estará obligado a devolver todas las cantidades que en tal concepto hubiera recibido. En este caso, el órgano de contratación podrá, previa audiencia al contratista, declarar resuelto el contrato por culpa del contratista a los efectos previstos en el artículo 71.2 c) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

5. Los acuerdos que se adopten en aplicación de lo previsto en este artículo serán inmediatamente ejecutivos. Todas las deudas que de ellos deriven podrán hacerse efectivas mediante deducción de las cantidades que, en concepto de pago total o parcial, deban abonarse al contratista o sobre la garantía que, en su caso, se hubiese constituido, cuando no puedan deducirse de los mencionados pagos. Cuando la garantía no sea bastante para cubrir estas responsabilidades, se procederá al cobro de la diferencia mediante el procedimiento administrativo de apremio, con arreglo a lo establecido en las normas de recaudación aplicables.

Disposición adicional primera. *Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá acordar un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte de mercancías por carretera con el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y con las asociaciones más representativas de cargadores.

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.

3. El Código podrá contener acuerdos específicos de ámbito sectorial, con objeto de poder contemplar con mayor precisión los aspectos propios de aquellos sectores que lo requieran.

4. La adhesión al Código de buenas prácticas mercantiles será voluntaria, si bien desde su adhesión los operadores estarán obligados a que sus relaciones comerciales se ajusten a los compromisos que en el mismo se contengan. El incumplimiento reiterado de tales compromisos supondrá la anulación de la adhesión, de conformidad con lo establecido en el artículo siguiente, en virtud del procedimiento que reglamentariamente se determine.

5. Con objeto de mantener actualizado el contenido del Código, se contemplará en el mismo la constitución de una Comisión de Seguimiento, integrada por representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y representantes del Comité y de las asociaciones de empresas cargadoras, que analizará anualmente los resultados obtenidos en la aplicación del Código y propondrá, en su caso, las modificaciones a introducir para su adaptación a la realidad del momento o la introducción de nuevos compromisos no contemplados anteriormente. Asimismo, la Comisión de Seguimiento podrá proponer la anulación de la adhesión del empresario y la cancelación de la

Disposición transitoria cuarta. *Régimen transitorio aplicable a la reforma de los artículos 277 y 280 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.*

1. La derogación del apartado 4 del artículo 277 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, prevista en este real decreto-ley, será de aplicación a los subsidios cuyo hecho causante tenga lugar a partir de la entrada en vigor de esta norma.

2. Sin perjuicio de lo anterior, el apartado 4 del artículo 277 y los apartados 2 y 3 del artículo 280 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en la redacción vigente antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley, mantendrán su aplicación para los subsidios de los trabajadores fijos discontinuos cuyo hecho causante haya tenido lugar antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

3. A los efectos previstos en esta disposición, se considerará como fecha del hecho causante del subsidio aquella en que se cumpla el plazo de espera de un mes o se produzca la situación legal de desempleo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el apartado Uno de la Disposición final tercera de la Ley 4/2022, de 25 de febrero, de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto-ley.

Disposición final primera. *Título competencial.*

1. Los artículos 1, 2, 4 y 5, la disposición adicional cuarta, la disposición transitoria cuarta y las disposiciones finales quinta y sexta se dictan al amparo de las competencias expresadas en la norma objeto de modificación.

2. El artículo 3 y las disposiciones transitorias segunda y tercera se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.7.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación laboral.

3. Los artículos 6, 7, 8, 9 y 10 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, con excepción de aquellos aspectos que conforme a la Disposición final primera 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, hayan sido declarado no básicos.

4. Las disposiciones adicionales primera y segunda se dictan al amparo de la regla 6.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil.

5. La disposición adicional tercera se dicta al amparo de la regla 13.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

6. La disposición adicional quinta se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1.10.<sup>a</sup> y 149.1.14.<sup>a</sup> que atribuyen, respectivamente, al Estado competencia exclusiva sobre Régimen aduanero y arancelario; comercio exterior y sobre Hacienda General y Deuda del Estado.

7. La disposición adicional sexta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.14.<sup>a</sup>, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre Hacienda General y Deuda del Estado.

8. La disposición adicional séptima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.<sup>a</sup>, que atribuye al Estado competencia en materia de bases y coordinación general de la sanidad y legislación sobre productos farmacéuticos.

Dos. Se da una nueva redacción al artículo 280, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 280. *Cotización durante la percepción del subsidio.*

1. La entidad gestora cotizará por la contingencia de jubilación durante la percepción del subsidio por desempleo para trabajadores mayores de cincuenta y dos años, tomándose como base de cotización el 125 por ciento del tope mínimo de cotización vigente en cada momento.

Las cotizaciones efectuadas conforme a lo previsto en el párrafo anterior tendrán efecto para el cálculo de la base reguladora de la pensión de jubilación y porcentaje aplicable a aquella en cualquiera de sus modalidades, así como para completar el tiempo necesario para el acceso a la jubilación anticipada.

En ningún caso dichas cotizaciones tendrán validez y eficacia jurídica para acreditar el período mínimo de cotización exigido en el artículo 205.1.b), que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 274.4 ha debido quedar acreditado en el momento de la solicitud del subsidio por desempleo para mayores de cincuenta y dos años.

2. El Gobierno podrá extender a otros colectivos de trabajadores lo dispuesto en el apartado 1.»

Disposición final séptima. *Modificación del Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre, sobre indemnizaciones a los participantes en operaciones internacionales de paz y seguridad.*

El Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre, sobre indemnizaciones a los participantes en operaciones internacionales de paz y seguridad, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade un apartado c) a la disposición adicional primera, que quedará redactada de la siguiente manera:

«Los españoles que, integrados en un programa o acción desarrollada por organizaciones internacionales u organismos de seguridad regional, sean autorizados individual y específicamente por el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación para desplazarse y participar en el ámbito de las operaciones a que se refiere el artículo 1.»

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

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

2. El artículo 1 apartado once entrará en vigor a los seis meses de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 1 de marzo de 2022.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,  
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN