

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

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

I

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV

El título III recoge medidas en materia de transporte marítimo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO III

Medidas en materia de transporte marítimo

Artículo 17. *Tripulantes ucranianos.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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