

ENMIENDA DE ADICIÓN DE UNA NUEVA DISPOSICIÓN FINAL AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2022

“Disposición final XXX. Modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Se añade una nueva disposición final para modificar el apartado 7 de la disposición adicional segunda de la Ley de Bases de Régimen Local, que quedará redactado como sigue:

“7. En el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la normativa reguladora de los funcionarios de administración local con habilitación de carácter nacional prevista en el artículo 92 bis y concordantes de esta Ley, se aplicará de conformidad con la disposición adicional primera de la Constitución, con el artículo 149.1.18.ª de la misma y con la Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, por la que se aprueba el Estatuto de Autonomía para el País Vasco, teniendo en cuenta que todas las facultades previstas en el citado art. 92 bis respecto a dicho personal serán asumidas en los términos que establezca la normativa autonómica, incluyendo entre las mismas la facultad de selección, la aprobación de la oferta pública de empleo para cubrir las vacantes existentes de las plazas correspondientes a las mismas en su ámbito territorial, convocar exclusivamente para su territorio los procesos de provisión para las plazas vacantes en el mismo, la facultad de nombramiento del personal funcionario en dichos procesos de provisión, la asignación del primer destino y las situaciones administrativas”

JUSTIFICACIÓN

Mejora de la redacción y aclaración de las facultades asumidas en el ámbito de una materia de naturaleza foral.

ENMIENDA DE ADICIÓN DE UNA NUEVA DISPOSICIÓN FINAL AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2022

“Disposición final XXX. Modificación de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte. Se modifica el artículo 19.1 de la ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte, con el siguiente texto:

« Los Clubes, o sus equipos profesionales, que participen en competiciones deportivas oficiales de carácter profesional y ámbito estatal, podrán adoptar la forma de Sociedad Anónima Deportiva a que se refiere la presente Ley. Dichas Sociedades Anónimas Deportivas quedarán sujetas al régimen general de las Sociedades Anónimas, con las particularidades que se contienen en esta Ley y en sus normas de desarrollo”.

JUSTIFICACIÓN

La Ley del Deporte se aprobó en 1990, en un momento en el que muchos de los clubes deportivos que desarrollaban actividades de carácter profesional se encontraban en una situación económica prácticamente insostenible por lo que, como se expresa en el propio preámbulo de la Ley, uno de sus principales objetivos era establecer un modelo de responsabilidad jurídica y económica para dichos clubes, estableciendo para ello su conversión en SAD.

No obstante, debe advertirse que se ha potenciado en las últimas décadas la capacidad de los organizadores de las competiciones para realizar sistemas de control económico de los participantes que garanticen su viabilidad y la integridad de los torneos, habiéndose mostrado como el mecanismo real que ha permitido la viabilidad del deporte profesional.

Las herramientas de control económico referidas son las siguientes:

a. Art. 6.2 del Real Decreto-ley 5/2015, de 30 de abril, de medidas urgentes en relación con la comercialización de los derechos de explotación de contenidos audiovisuales de las competiciones de fútbol profesional, que establece la preferencia para atender las deudas líquidas, vencidas y exigibles frente al 8,5% del total de derechos audiovisuales que le corresponda a un club frente a sus destinatarios (LNFP, RFEF, CSD...). Si bien, antes de cualquier pago de derechos audiovisuales y en coordinación con la Comisión de Seguimiento del CSD (regulada en el Real Decreto 2/2018, de 12 de enero, y de la que forman parte AEAT, TGSS, CSD, Liga y RFEF), LNFP, por iniciativa propia, exige mensualmente certificados de estar al corriente de pagos con las administraciones públicas, tanto a los Clubes como a las SAD.

b. Normativa interna de LNFP, en la que destaca la potestad otorgada a LNFP (a través de su departamento de control económico) por la Ley del Deporte de supervisión y control económico y su correspondiente régimen sancionador.

c. Comisión Paritaria CSD-LNFP creada en el Protocolo firmado entre el M.E.C.D., el C.S.D. y la L.N.F.P. el 25 de abril de 2012; su principal objetivo era reducir las deudas que mantenían los clubes y SAD afiliados a la LNFP con las distintas Administraciones Públicas, pero que también impulsaba la puesta en marcha, de forma conjunta entre la LNFP y el CSD, de una serie de iniciativas encaminadas a mejorar la supervisión económica y financiera de dichos clubes y SAD.

La firma de ese Protocolo conllevó, por tanto, la adopción de varias medidas entre las que destacan la aprobación de un Reglamento de control económico por parte de la LNFP, el establecimiento de un control administrativo del CSD sobre la LNFP y la creación de una Comisión Paritaria CSD-LNFP formada por un número igual de integrantes de ambas partes que, entre otras funciones, celebra reuniones periódicas con representantes de los distintos clubes y SAD que compiten en categoría profesional para ejercer una supervisión económica y financiera sobre ellos.

La implantación de las medidas acordadas en este Protocolo han demostrado ser muy efectivas logrando visibles resultados en los últimos años, tal como se puede observar al analizar las cuentas anuales que los clubes y SAD remiten anualmente al CSD. Por ejemplo, las deudas que tenían los clubes y SAD con las Administraciones públicas se han reducido de forma ostensible, la práctica totalidad de clubes y SAD pasaron a generar beneficios cada ejercicio (hasta la llegada de la pandemia y las medidas sanitarias extraordinarias para hacerle frente, que conllevaron una reducción de ingresos y un empeoramiento de los resultados, aunque es una situación extraordinaria y puntual) por lo que también ha mejorado de forma considerable su situación patrimonial, el número de entidades en situación concursal se ha reducido drásticamente y prácticamente todos los que aún se mantienen en dicha situación pueden afrontar sus compromisos de pago con relativa solvencia, etc. En definitiva, la sostenibilidad económica y el equilibrio financiero de los clubes y SAD ha mejorado notablemente desde la firma y aplicación de las medidas del Protocolo.

Asimismo, no podemos olvidar el contenido de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de diciembre, del Parlamento y del Consejo Europeo, relativa a los servicios en el mercado interior, que en el considerando 38º exige que el establecimiento de límites para el uso de la forma jurídica que el prestador considere oportuno debe quedar plenamente justificada. En este sentido, señalada la existencia de sistemas de control económico que se han demostrado eficaces, no se encuentra plenamente justificado reducir a las Sociedades Anónimas Deportivas las formas jurídicas autorizadas para participar en competiciones profesionales y, de esta forma, no dar cumplimiento a lo dispuesto en las normas de Derecho de la Unión Europea, toda vez que se permite a los participantes

competir en igualdad de condiciones y efectuar los necesarios controles económicos con garantías de ecuanimidad y viabilidad en la gestión.

Esta modificación se encuentra incluida en el Anteproyecto de Ley del Deporte, sin embargo, el lapso temporal necesario para la aprobación de la nueva Ley del Deporte puede afectar muy negativamente a entidades que, para cumplir con la normativa vigente actualmente, deben iniciar antes de fin de año su reconversión en SAD y la búsqueda del consiguiente capital, considerando que a la finalización de dicho proceso dicha exigencia habría desaparecido.

Por otra parte, el Anteproyecto de Ley modifica, por las mismas razones ya expuestas anteriormente, la obligación de presentación de aval por parte de las juntas directivas de aquellos clubes que no fueron obligados a convertirse en SAD, mecanismo este que afecta directamente a la participación en los procesos electorales de las juntas de los Clubes, algunos de los cuales van a producirse en el primer semestre del año entrante.

El fútbol profesional es hoy una actividad que genera más de 185.000 empleos y 4.100 millones de euros en impuestos con una facturación equivalente al 1'37% del PIB de España. Buscar la mejor forma jurídica que facilite la actividad y que genere un mejor entorno influye directamente en la recaudación.

ENMIENDA DE ADICIÓN DE UNA NUEVA DISPOSICIÓN FINAL AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2022

“Disposición final XXX. Modificación de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte
Se modifica el primer párrafo de la Disposición Adicional Séptima:
Los Clubes que hayan decidido no constituirse en SAD podrán mantener su estructura jurídica con las siguientes particularidades:”

JUSTIFICACIÓN

La misma que en la enmienda anterior.

ENMIENDA DE ADICIÓN DE UNA NUEVA DISPOSICIÓN FINAL AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2022

“Disposición final XXX. Modificación de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte
Se modifica el apartado 4 de la Disposición Adicional Séptima:

4. Los Estatutos de estos Clubes deberán libremente establecer los requisitos para ser miembro de sus Juntas Directivas, tales como antigüedad, avales, etc.”

JUSTIFICACIÓN

La misma que en la enmienda anterior.

ENMIENDA DE ADICIÓN DE UNA NUEVA DISPOSICIÓN FINAL AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2022

“Disposición final (XXX) . Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Con efectos desde la entrada en vigor de esta Ley y vigencia indefinida se modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, de la siguiente forma:

Artículo 214. Cuota íntegra en instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o autorización.

En instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o de autorización, la cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

a) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones exclusivamente de entrada o salida marítima la cuota íntegra de la tasa se calculará de acuerdo con alguno de los siguientes regímenes:

1.º Régimen de estimación simplificada: para los vehículos que se transporten como mercancías y para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación, la cuota íntegra será el resultado de aplicar a cada elemento de transporte o a cada vehículo que se transporte como mercancía embarcado o desembarcado la cantidad obtenida como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica (M) y por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166.

Elemento de transporte tipo cargado o descargado Coeficiente

Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) 10,00

Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros 10,00

Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) 15,00

Semirremolque y remolque 15,00

Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros 15,00

Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total 15,00

Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) 25,00

Vehículos que se transporten como mercancías:

Vehículo de hasta 2.500 kg de peso excepto para vehículos FCEV, BEV o PHEV cuyo peso será hasta 3.500 kg (*) 0,50

Vehículo de menos de 2.500 kg de peso excepto para vehículos BEV o PHEV cuyo peso será de menos de 3.500 kg (*) 2,00

(*) Los vehículos serán considerados FCEV, BEV o PHEV de acuerdo al Reglamento General de Vehículos

A los elementos de transporte que vayan vacíos, a excepción de los vehículos que se transporten como mercancías, se les aplicará la cuota prevista en el apartado a).2.º2. Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga transportada en elementos de transporte correspondiente a una misma operación de embarque o desembarque, en un mismo buque.

(...)

JUSTIFICACIÓN

Se propone introducir un aumento de 1 tonelada en el límite de peso que determina la tasa simplificada en el transporte de vehículos electrificados, entendiéndose como tal los vehículos eléctricos 100% (BEV), los vehículos híbridos enchufables (PHEV), así como los vehículos de pila de combustible (FCEV).

La utilización de sistemas de propulsión alternativos, especialmente eléctricos, se traduce en mejoras medioambientales, pero también en un incremento de su peso debido a las baterías y otros dispositivos de almacenamiento de potencia eléctrica o mecánica.

Para evitar determinadas penalizaciones relacionadas con el peso del vehículo en diversos ámbitos, ya existen precedentes, a nivel regulatorio europeo y nacional, que han incorporado flexibilidades para que los vehículos con sistemas de propulsión alternativa, puedan operar y movilizarse en condiciones similares a su equivalente de combustión tradicional. En concreto, se citan a continuación los siguientes ejemplos:

☐ A nivel europeo, la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad Europea, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, establece, entre otros aspectos, la posibilidad de incrementar el peso de determinados vehículos por la incorporación de tecnologías de combustible alternativo hasta un máximo de una tonelada, con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

☐ A nivel nacional, la adaptación normativa que regula esta materia se realizó por medio del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Esta adaptación de la normativa se realizó a través de la Orden PRA/499/2017, de 1 de junio, por la que se modificó el anexo IX del citado Reglamento. Así, en lo relativo a las Masas Máximas Autorizadas, la citada Orden estableció, para determinados vehículos de combustible alternativo, la posibilidad de incrementar su masa máxima autorizada en el peso adicional requerido por la tecnología del combustible alternativo hasta un máximo de una tonelada. En el caso de los vehículos destinados a servicios en entornos urbanos, la Orden permite superar en más de una

tonelada esta masa siempre que no se supere la Masa Máxima Técnicamente Admisible del vehículo y las masas por eje máximas permitidas. A este respecto, la Instrucción 19/V-133 de la DGT trasladó el procedimiento a seguir para la matriculación de los vehículos alternativos enmarcados en el ámbito de la citada Orden.

☒ Por otro lado, el Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre de 2020, modificó el Reglamento General de Conductores para la transposición de la Directiva 2018/645 sobre el permiso de conducción. En este marco, el Reglamento transpuso la Directiva europea en lo relativo a la posibilidad de conducir con el permiso B los vehículos impulsados con tecnologías alternativas siempre que la Masa Máxima Autorizada no exceda de los 4.250 kg y el conductor cuente con una antigüedad del permiso superior a dos años.

Estas flexibilidades vienen determinadas por motivos medioambientales. Existe un fuerte interés europeo y español por avanzar en la descarbonización del parque a través de la introducción de la electrificación en el mercado. Tanto la legislación nacional, mediante la Ley de Cambio Climático, el propio Plan Nacional de Energía y Clima (PNIEC), como los objetivos de la Comisión para los próximos años introducen el exigente reto de avanzar con rapidez en aumentar la electrificación en nuestro país.

Por otro lado, no debe olvidarse que España que es un referente mundial en fabricación de vehículos está aumentando la producción de vehículo electrificado en los últimos años. De las 161 unidades que se fabricaron de vehículo electrificado en 2010 (BEV y PHEV), en el año 2020 se ha pasado a fabricar 40.596 unidades. Actualmente hay 6 modelos eléctricos (BEV) y cinco modelos híbridos enchufables (PHEV) fabricándose en España y la perspectiva es seguir avanzando en la asignación de estos vehículos. Es por ello fundamental, que no haya trabas a la competitividad en su puesta en el mercado, ya que la generalización de su fabricación es la garantía de que España pueda seguir manteniendo un puesto relevante en la fabricación de vehículos.

Es lógico pensar que debe establecerse una excepcionalidad para los vehículos que incorporan tecnologías que pretenden mejorar las prestaciones medioambientales de los vehículos y que precisamente se ven penalizados en aumento de peso por incorporar dicha tecnología. Es por ello, que tomando como ejemplo los citados precedentes se considera necesario aumentar en una tonelada el límite de peso para aplicar la tasa simplificada.