

Conselleria d'Hisenda i Model Econòmic i Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

DECRET LLEI 9/2020, de 3 de juliol, del Consell, de mesures urgents en els àmbits de seguretat ferroviària, de ports de titularitat de la Generalitat i del taxi. [2020/5278]

PREÀMBUL

I

Amb motiu de la situació d'emergència de salut pública ocasionada per la Covid-19, que l'Organització Mundial de la Salut va elevar a pandèmia internacional el passat 11 de març de 2020, el Govern de la nació va acordar declarar, mitjançant el Reial decret 463/2020, de 14 de març, l'estat d'alarma per a la gestió de la situació de crisi sanitària en tot el territori nacional, amb fonament en les actuals circumstàncies extraordinàries que constitueixen una crisi sanitària sense precedents i d'enorme magnitud.

La ràpida paràlisi de l'activitat i dels serveis, i l'extensió en el temps d'aquesta ha afectat amplis sectors de la nostra economia, la qual cosa fa necessària l'adopció de mesures, amb caràcter urgent, que atenuen els efectes de la brusca disminució d'ingressos, perseguint amb això recuperar com més prompte millor la reactivació econòmica.

L'impacte que ha tingut aquesta situació d'excepcionalitat ha obligat les administracions públiques, en l'àmbit de les seues competències, a adoptar amb la màxima celeritat aquelles mesures tendents a paliar els efectes que està patint la nostra societat i a facilitar la ràpida recuperació de les activitats.

Les mesures de contenció i de limitacions a la mobilitat derivades de la declaració de l'estat d'alarma contingudes en el Reial decret 463/2020, de 14 de març, prolongades en el temps mitjançant prorroques, l'última d'aquestes aprovada mitjançant la Resolució de 3 de juny de 2020, del Congrés dels Diputats es va estendre fins a les 00.00 hores del dia 21 de juny de 2020, i va generar disruptcions greus en la major part dels sectors econòmics. En particular, les mesures esmentades han tingut un gran impacte en l'activitat portuària i en el conjunt d'usuaris, gestors i operadors portuaris, que han vist impossibilitat, reduït, afectat o limitat el desenvolupament de la seua activitat o la prestació de serveis.

Constitueix un deure de les autoritats públiques procurar que les mesures adoptades no produïsquen danys irreversibles en el teixit productiu i social, impulsant les actuacions urgents i excepcionals que siguin necessàries per a paliar els efectes negatius de la limitació de la mobilitat i de la suspensió de gran part de l'activitat econòmica.

La política de la Generalitat en matèria de ports ha de buscar l'objectiu d'implementar un sistema portuari que pose les infraestructures portuàries al servei de tots els operadors portuaris, amb la finalitat de promocionar l'activitat econòmica, industrial, logística, esportiva, pesquera, turística, científica, cultural i social de la Comunitat Valenciana, i abordar de manera immediata les actuacions necessàries per a paliar l'inevitable mal causat per la pandèmia i facilitar la ràpida recuperació.

A fi de paliar els greus perjudicis que l'estat d'alarma ha provocat en els usuaris i operadors portuaris en l'àmbit dels ports de titularitat de la Generalitat, es considera necessari l'establiment d'una deducció temporal d'abonament de taxes portuàries en l'àmbit de competència dels ports de la Generalitat des del 14 de març de 2020, data en la qual es va decretar l'estat d'alarma fins al dia 21 de juny de 2020, data de l'acabament. A més, des de l'endemà a la finalització de l'estat d'alarma i durant els quatre mesos següents, s'estableix una deducció de fins a un màxim del 50 % de les taxes per ús i ocupació d'espais i de les tarifes G-2 «Vaixells» i G-3 «Passatgers i mercaderies» regulades per la Llei 1/1999, de 31 de març, de tarifes portuàries, als operadors portuaris en l'àmbit de competència dels ports de la Generalitat. D'acord amb el Decret 105/2019, de 5 de juliol, del Consell, pel qual s'estableix l'estructura orgànica bàsica de la Presidència i de les conselleries de la Generalitat, correspon a la Conselleria de Política Territori-

Conselleria de Hacienda y Modelo Económico y Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad

DECRETO LEY 9/2020, de 3 de julio, del Consell, de medidas urgentes en los ámbitos de seguridad ferroviaria, de puertos de titularidad de la Generalitat y del taxi. [2020/5278]

PREÁMBULO

I

Con motivo de la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la Covid-19, que la Organización Mundial de la Salud elevó a pandemia internacional el pasado 11 de marzo de 2020, el Gobierno de la nación acordó declarar, mediante Real decreto 463/2020, de 14 de marzo, el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria en todo el territorio nacional, con fundamento en las actuales circunstancias extraordinarias que constituyen una crisis sanitaria sin precedentes y de enorme magnitud.

La rápida parálisis de la actividad y de los servicios, y la extensión en el tiempo de la misma, ha afectado a amplios sectores de nuestra economía, lo que hace necesaria la adopción de medidas, con carácter urgente, que atenuen los efectos de la brusca disminución de ingresos, persiguiendo con ello recuperar a la mayor brevedad posible la reactivación económica.

El impacto que ha tenido esta situación de excepcionalidad ha obligado a las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, a adoptar con la máxima celeridad aquellas medidas tendentes a paliar los efectos que está sufriendo nuestra sociedad y a facilitar la pronta recuperación de las actividades.

Las medidas de contención y de limitaciones a la movilidad derivadas de la declaración del estado de alarma contenidas en el Real decreto 463/2020, de 14 de marzo, prolongadas en el tiempo mediante prórrogas, la última de ellas aprobada mediante la Resolución de 3 de junio de 2020, del Congreso de los Diputados se extendió hasta las 00.00 horas del día 21 de junio de 2020, generando disruptciones graves en la mayor parte de los sectores económicos. En particular las citadas medidas han tenido un gran impacto en la actividad portuaria y en el conjunto de usuarios, gestores y operadores portuarios, que han visto imposibilitado, reducido, afectado o limitado el desarrollo de su actividad o la prestación de servicios.

Constituye un deber de las autoridades públicas procurar que las medidas adoptadas no produzcan daños irreversibles en el tejido productivo y social, impulsando las actuaciones urgentes y excepcionales que sean necesarias para paliar los efectos negativos de la limitación de la movilidad y de la suspensión de gran parte de la actividad económica.

La política de la Generalitat en materia de puertos ha de buscar el objetivo de implementar un sistema portuario que ponga las infraestructuras portuarias al servicio de todos los operadores portuarios, con el fin de promocionar la actividad económica, industrial, logística, deportiva, pesquera, turística, científica, cultural y social de la Comunitat Valenciana, abordando de manera inmediata las actuaciones necesarias para paliar el inevitable daño causado por la pandemia y facilitar la pronta recuperación.

Al objeto de paliar los graves perjuicios que el estado de alarma ha provocado en los usuarios y operadores portuarios en el ámbito de los puertos de titularidad de la Generalitat, se considera necesario el establecimiento de una deducción temporal de abono por parte de los obligados tributarios de tasas portuarias en el ámbito de competencia de los puertos de la Generalitat desde el 14 de marzo de 2020, fecha en la que se decretó el estado de alarma hasta el día 21 de junio de 2020, fecha de su finalización. Además desde el día siguiente a la finalización del estado de alarma y durante los cuatro meses siguientes, se establece una deducción de hasta un máximo del 50 % de las tasas por uso y ocupación de espacios y de las tarifas G-2 «Buques» y G-3 «Pasajeros y mercancías» reguladas por la Ley 1/1999, de 31 de marzo, de tarifas portuarias a los operadores portuarios en el ámbito de competencia de los puertos de la Generalitat. De acuerdo con el Decreto 105/2019, de 5 de julio, del Consell, por el cual establece la estructura orgánica básica



al, Obres Públiques i Mobilitat les competències en matèria de ports, i a la Conselleria d'Hisenda i Model Econòmic les competències en matèria d'hisenda i política financera, per la qual cosa als departaments esmentats del Consell els competeix la planificació i desenvolupament de les mesures necessàries per a dur a terme aquesta actuació, atès el seu caràcter portuari, d'una banda, i financer i tributari, d'una altra. La mesura ha de ser aprovada en una norma de tramitació urgent, donada la necessitat de la seua immediata aplicació per a garantir la seua eficàcia temporal.

La Generalitat exerceix la competència exclusiva en matèria de ports de refugi, els ports esportius i, en general, els que no desenvolupen activitats comercials, i en matèria de transports terrestres que transcórreguen íntegrament pel seu territori d'acord amb el que estableix l'article 49.1. 15a de l'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, aprovat per Llei orgànica 5/1982, d'1 de juliol, en relació amb el que estableix l'article 148.1.5è i 6è de la Constitució Espanyola, que disposa que són competència de les comunitats autònomes «els ferrocarrils i les carreteres l'itinerari dels quals transcórrega íntegrament en el territori de la comunitat autònoma i, en els mateixos termes, el transport desenvolupat per aquests mitjans o per cable» i «els ports de refugi, els ports esportius i, en general, els que no desenvolupen activitats comercials».

II

La Llei 13/2017, de 8 de novembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana va establir un nou marc normatiu al transport públic de persones viatgeres en vehicles de turisme (taxi) a la Comunitat Valenciana.

Tal com assenyala el preàmbul un objectiu de la llei és consolidar un model de prestació de servei basat en el professional autònom que és titular d'una autorització de taxi, que opta per reservar a les persones físiques l'exercici de la citada activitat. D'acord amb aquesta voluntat, la disposició transitòria primera de la llei va establir un règim de transmissió d'aquelles autoritzacions «acumulades» que estaven adscrites a un sol titular sobre la base del règim jurídic existent amb anterioritat fins i tot a la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de mobilitat de la Comunitat Valenciana.

Mitjançant la Llei 9/2019, de 23 de desembre, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat, es va donar una nova redacció a la disposició transitòria primera de la llei del taxi esmentada, i es van fixar uns nous terminis als establerts en el text original per a la transmissió d'autoritzacions i/o conversió de vehicles adaptats en aquells supòsits en els quals els titulars d'autoritzacions tenien més d'una autorització de taxi.

La situació de crisi sanitària ocasionada per la Covid-19 ha suposat la pràctica paralització de l'activitat econòmica. Durant el període de confinament han romàs tancats els tallers d'automoció, els concessionaris i, fins i tot, la Inspecció Tècnica de Vehicles que haguera homologat els canvis necessaris per a poder adaptar els vehicles. Aquesta situació sobrevinguda no va poder preveure's, per raons òbvies, en l'última modificació de la llei del taxi a través de la citada Llei 9/2019. Per això, es fa necessari promoure una modificació immediata de la regulació relativa a l'obligació d'adaptar els vehicles per a persones amb mobilitat reduïda i deixar que els titulars d'autoritzacions puguin portar a efecte el que s'estableix en la llei del taxi en la seua redacció original, però amb un període transitori que els permeta escometre aquests canvis.

Es pretén, en el cas de la modificació en la llei del taxi fixar uns nous terminis temporals als establerts en el text vigent per a la transmissió d'autoritzacions o conversió de vehicles a adaptats en aquells supòsits en els quals els titulars d'autoritzacions tenien més d'una autorització de taxi, provocada per la situació extraordinària, excepcional, sobrevinguda i imprevisible de la crisi generada per la pandèmia de la Covid-19 sobre amplis sectors de l'economia nacional i, especialment, sobre el sector del transport de viatgers (incloent-hi el servei públic «impropi» del taxi), sobre el qual ha impactat enormement, davant la notòria disminució de la demanda dels seus serveis, i la inviabilitat de procedir en els terminis previstos als processos d'adaptació de vehicles, que fa necessari ajornar l'aplicació de la mesura prevista, mentre l'actual situació minva ostensiblement l'expectativa de venda de les llicències

de la Presidencia y de las consellerias de la Generalitat, corresponde a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad las competencias en materia de puertos; y a la Conselleria de Hacienda y Modelo Económico las competencias en materia de hacienda y política financiera, por lo cual a los referidos departamentos del Consell les compete la planificación y desarrollo de las medidas necesarias para llevar a cabo esta actuación, atendido su carácter portuario, por un lado, y financiero y tributario, por otro. La medida debe de ser aprobada en una norma de tramitación urgente, dada la necesidad de su inmediata aplicación para garantizar su eficacia temporal.

La Generalitat ostenta la competencia exclusiva en materia de puertos de refugio, los puertos deportivos y, en general los que no desarrollen actividades comerciales y en materia de transportes terrestres que transcurran íntegramente por su territorio conforme a lo establecido en el artículo 49.1. 15ª del Estatuto de Autonomía de la Comunitat Valenciana, aprobado por Ley orgánica 5/1982, de 1 de julio, en relación con lo establecido en el artículo 148.1.5º y 6º de la Constitución Española, que dispone que son competencia de las comunidades autónomas «los ferrocarriles y las carreteras cuyo itinerario transcurra íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable» y «los puertos de refugio, los puertos deportivos y, en general los que no desarrollen actividades comerciales »

II

La Ley 13/2017, de 8 de noviembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana estableció un nuevo marco normativo al transporte público de personas viajeras en vehículos de turismo (taxi) en la Comunitat Valenciana.

Tal y como señala el preámbulo un objetivo de la ley es consolidar un modelo de prestación de servicio basado en el profesional autónomo que es titular de una autorización de taxi, optando por reservar a las personas físicas el ejercicio de la citada actividad. Acorde con esta voluntad, la disposición transitoria primera de la ley estableció un régimen de transmisión de aquellas autorizaciones «acumuladas» que estaban adscritas a un solo titular en base al régimen jurídico existente con anterioridad incluso a la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Mediante la Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de la Generalitat, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat, se dio nueva redacción a la disposición transitoria primera de la Ley del Taxi citada, fijando nuevos plazos a los establecidos en el texto original para la transmisión de autorizaciones y/o conversión de vehículos adaptados en aquellos supuestos en los que los titulares de autorizaciones tenían más de una autorización de taxi.

La situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19, ha supuesto la práctica paralización de la actividad económica. Durante el periodo de confinamiento han permanecido cerrados los talleres de automoción, los concesionarios e incluso la Inspección Técnica de Vehículos que hubiera homologado los cambios necesarios para poder adaptar los vehículos. Esta situación sobrevenida no pudo preverse, por razones obvias, en la última modificación de la Ley del Taxi a través de la citada Ley 9/2019. Por ello se hace necesario promover una modificación inmediata de la regulación relativa a la obligación de adaptar los vehículos para personas con movilidad reducida, dejando que los titulares de autorizaciones puedan llevar a efecto lo establecido en la Ley del Taxi en su redacción original pero con un periodo transitorio que les permita acometer estos cambios.

Se pretende, en el caso de la modificación en la Ley del Taxi fijar unos nuevos plazos temporales a los establecidos en el texto vigente para la transmisión de autorizaciones o conversión de vehículos a adaptados en aquellos supuestos en los que los titulares de autorizaciones tenían más de una autorización de taxi, provocada por la situación extraordinaria, excepcional, sobrevenida e imprevisible de la crisis generada por la pandemia del Covid-19 sobre amplios sectores de la economía nacional, y especialmente sobre el sector del transporte de viajeros (incluyendo el servicio público «impropi» del taxi), sobre el que ha impactado enormemente, ante la notoria disminución de la demanda de sus servicios, y la inviabilidad de proceder en los plazos previstos a los procesos de adaptación de vehículos, que hace necesario aplazar la aplicación de la medida prevista, en tanto la actual situación



afectades per aquesta situació i ha limitat la possibilitat d'adaptació d'aquests vehicles.

Al mateix temps és necessari modificar urgentment la redacció vigent de l'article 14 de la Llei 7/2018, de 26 de març, de la Generalitat, de seguretat ferroviària, per a possibilitar l'efectiva constitució del consell rector de l'Agència de Seguretat Ferroviària (prevista en aquesta norma legal) i la seua posada en funcionament, clau per a implementar les previsions establides en aquesta llei en matèria de garantia de la seguretat ferroviària.

La Llei 7/2018, de 26 de març, de la Generalitat, de seguretat ferroviària, regula en l'article 14, el consell rector, que és l'òrgan superior de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF), que governa l'entitat i estableix les directrius d'actuació d'aquesta.

En aquest cas, la urgència la dona l'escassetat de persones amb el perfil adequat per a formar part del consell rector, que ha de constituir-se com més prompte millor per a poder procedir a la posada en marxa efectiva de l'Agència. El nivell d'especialització que exigeix l'exercici de les funcions que corresponen als membres del consell rector aconsella servir-se de majors opcions per a la seua selecció, per la qual cosa s'ha considerat oportú que administracions, organismes i entitats vinculades al sector ferroviari puguen efectuar-hi propostes. Així mateix, és d'interès per al funcionament efectiu del consell i la seua posada en marxa que la retribució dels vocals es produïska mitjançant dietes o indemnitzacions.

Es considera, per tant, necessari i urgent afegir un nou apartat 6^e a aquest article que determine, d'una banda, l'òrgan competent per a establir les dietes o indemnitzacions que puguen percebre els membres nomenats per al consell rector d'aquest òrgan que compatibilitzen, en els casos previstos en la legislació vigent, aquestes funcions amb altres en administracions i organismes públics i entitats vinculades al sector ferroviari que no puguen suposar conflictes d'interessos amb les activitats de l'Agència, i puguen ser retribuïts en la seua labor mitjançant indemnitzacions o dietes concordades amb la responsabilitat de les seues funcions, per assistència a les sessions del consell rector. La falta de previsió legal referent a aquest assumpte està impeding el nomenament de personal qualificat per a formar part del dit màxim òrgan de l'Agència, davant la falta actual de regulació que permetia fixar que puguen percebre indemnitzacions o dietes per la seua assistència a les sessions que es convoquen.

Es pretén, així, fer viable el nomenament dels membres del consell rector de l'Agència, perquè se'ls puga garantir el dret a ser retribuïts per a subvindre les despeses que les seues assistències, que poden implicar desplaçaments i molèsties importants en aquestes persones, els poden generar.

Cal recordar que la creació de l'Agència de Seguretat Ferroviària va obeir al mandat de les Corts de creació d'un organisme independent que vetlara per la seguretat del sistema ferroviari i tramviari de competència de la Generalitat i és el consell rector l'òrgan superior que governa l'entitat i estableix les directrius d'actuació d'aquesta. La impossibilitat de nomenar els seus membres ha significat que fins al moment no s'han pogut desenvolupar les funcions que van justificar la creació de l'organisme, i és urgent la seua posada en funcionament.

III

Concorren en el present supòsit, per a totes les modificacions legislatives contingudes en aquest decret llei, les notes d'extraordinària i urgent necessitat que justifiquen l'adopció de les mesures incloses, en la forma prevista en l'article 86.1 de la nostra carta magna, segons la interpretació que sobre aquest tema ha establert la doctrina del tribunal constitucional, de la qual és exemple la recent Sentència de 28 de gener de 2020, i existeix una definició «explícita i raonada» de la situació concurrent que justifica les mesures legislatives i una «connexió de sentit» entre la situació definida i les mesures que s'hi adopten.

La situació que afronta la Comunitat Valenciana per la crisi originada per la Covid-19, genera la concurrència de greus motius que justifiquen l'extraordinària i urgent necessitat d'adoptar unes mesures que no poden aconseguir-se pel procediment d'urgència de tramitació parlamentària. Segons reiterada jurisprudència constitucional «els decrets

merma ostensiblement la expectativa de venta de las licencias afectadas por dicha situación y ha limitado la posibilidad de adaptación de dichos vehículos.

Al mismo tiempo resulta necesario modificar urgentemente la redacción vigente del artículo 14 de la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de Seguridad Ferroviaria, para posibilitar la efectiva constitución del Consejo Rector de la Agencia de Seguridad Ferroviaria (prevista en dicha norma legal) y su puesta en funcionamiento, clave para implementar las previsiones establecidas en dicha ley en materia de garantía de la seguridad ferroviaria.

La Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de seguridad ferroviaria regula en su artículo 14, el Consejo Rector, que es el órgano superior de la Agencia Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF), que gobierna la entidad y establece las directrices de actuación de la misma.

En este caso la urgencia viene dada por la escasez de personas con el perfil adecuado para formar parte del Consejo Rector, que ha de constituirse cuanto antes para poder proceder a la puesta en marcha efectiva de la Agencia. El nivel de especialización que exige el desempeño de las funciones que corresponden a los miembros del Consejo Rector aconseja servirse de mayores opciones para su selección, por lo que se ha considerado oportuno que administraciones, organismos y entidades vinculadas al sector ferroviario puedan efectuar propuestas. Asimismo, es de interés para el funcionamiento efectivo del Consejo y su puesta en marcha que la retribución de los vocales se produzca mediante dietas o indemnizaciones.

Se considera pues necesario y urgente añadir un nuevo apartado 6^o a dicho artículo que determine, por una parte, el órgano competente para establecer las dietas o indemnizaciones que puedan percibir los miembros nombrados para el Consejo Rector de dicho órgano que compatibilicen, en los casos previstos en la legislación vigente, dichas funciones con otras en Administraciones y organismos públicos y entidades vinculadas al sector ferroviario que no puedan suponer conflictos de intereses con las actividades de la Agencia, pudiendo ser retribuidos en su labor mediante indemnizaciones o dietas acordes con la responsabilidad de sus funciones, por asistencia a las sesiones del Consejo Rector. La falta de previsión legal al respecto de este asunto está impidiendo el nombramiento de personal cualificado para formar parte de dicho máximo órgano de la Agencia, ante la falta actual de regulación que permita fijar que puedan percibir indemnizaciones o dietas por su asistencia a las sesiones que del mismo se convoquen.

Se pretende así hacer viable el nombramiento de los miembros del Consejo Rector de la Agencia, para que se pueda garantizar a los mismos el derecho a ser retribuidos para subvenir los gastos que sus asistencias, que pueden implicar desplazamientos y molestias importantes en dichas personas, les puede generar.

Debe recordarse que la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria obedeció al mandato de las Corts de creación de un organismo independiente que velara por la seguridad del sistema ferroviario y tranviario de competencia de la Generalitat siendo el Consejo Rector el órgano superior, que gobierna la entidad y establece las directrices de actuación de la misma. La imposibilidad de nombrar sus miembros ha significado que hasta el momento no se han podido desarrollar las funciones que justificaron la creación del organismo, siendo urgente su puesta en funcionamiento.

III

Concorren en el presente supuesto, para todas las modificaciones legislativas contenidas en este decreto ley, las notas de extraordinaria y urgente necesidad que justifica la adopción de las medidas incluidas, en la forma prevista en el art. 86.1 de nuestra Carta Magna, según la interpretación que al respecto ha establecido la doctrina del Tribunal Constitucional, de la que es ejemplo la reciente sentencia de 28 de enero de 2020, existiendo una definición «explícita y razonada» de la situación concurrente que justifica las medidas legislativas y una «conexión de sentido» entre la situación definida y las medidas que en el mismo se adoptan.

La situación que afronta la Comunitat Valenciana por la crisi originada per la Covid-19, genera la concurrència de graves motivos que justifican la extraordinaria i urgent necessitat de adoptar unes mesures que no poden aconseguir-se pel procediment de urgència de tramitació parlamentària. Según reiterada jurisprudencia constitucional

lleï han d'atallar situacions concretes dels objectius governamentals que, per raons difícils de preveure, requiriscuen una acció normativa immediata en un termini més breu que el requerit per la via normal o pel procediment d'urgència per a la tramitació parlamentària de les lleï» i, per tant, les normes contingudes en el decret lleï han de tindre una relació directa amb la situació d'extraordinària i urgent necessitat i han de contindre una explicita i raonada declaració de les raons de tal urgència i necessitat. En l'actual escenari és de la màxima urgència l'adopció de mesures extraordinàries que atenuen els efectes de la brusca disminució de l'activitat, amb la finalitat de remeiar els resultats negatius i els efectes sostinguts de l'actual crisi.

Aquest decret lleï respon als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, eficiència i transparència, exigits per la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Es compleixen els principis de necessitat i eficàcia donat l'interés general en el qual es fonamenten les mesures que s'estableixen dirigides a l'estímul, l'impuls i el manteniment de l'activitat econòmica i per ser el decret lleï l'instrument jurídic més adequat i immediat per a garantir la seua consecució. La norma compleix també el principi de proporcionalitat, per contindre la regulació imprescindible per a atendre la necessitat d'establir les mesures extraordinàries que s'hi regulen. De la mateixa manera, s'ajusta al principi de seguretat jurídica, ja que és coherent amb la resta de l'ordenament jurídic. Quant al principi d'eficiència, no s'estableixen més càrregues que les estrictament necessàries. Finalment, en relació amb el principi de transparència, la norma està exempta dels tràmits de consulta pública, audiència i informació pública que no són aplicables a la tramitació i aprovació dels decrets lleï.

Per tot això, i en virtut dels articles 28,c) i 58 de la Llei 5/1983, de 30 de desembre, de la Generalitat, del Consell, i l'article 5 de la Llei orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable, a proposta conjunta del conseller d'Hisenda i Model Econòmic, i del conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, prèvia deliberació del Consell, en la reunió del 3 de juliol de 2020,

DECRETE

CAPÍTOL I

Suport econòmic als usuaris i operadors portuaris

Article 1. Establiment d'una deducció de caràcter temporal per a les taxes per ús i ocupació d'espais en els ports de la Generalitat

1. Les taxes per ús i ocupació dels espais en els ports de la Generalitat en virtut de concessió o autorització regulades en la Llei 2/2014, de 13 de juny, de Ports de la Generalitat, meritades des del 14 de març, data en la qual es va decretar l'inici de l'estat d'alarma mitjançant Reial decret 463/2020, de 14 de març, fins a les 00.00 hores del 21 de juny de 2020 en què s'ha donat per finalitzat el mateix, tindran una deducció del 50 per cent de la quota resultant d'aplicar el tipus de gravamen sobre la base imposable.

2. Totes aquelles entitats que ostenten per a les activitats que s'assenyalen els drets derivats d'una autorització o d'una concessió per a l'ocupació i explotació d'espais en la zona de servei dels ports de la Generalitat, o incorporen en les seues instal·lacions locals i superfícies destinades a aquestes, gaudiran d'una deducció del 50 per cent de la quota resultant d'aplicar el tipus de gravamen sobre la base imposable de les taxes per ús i ocupació d'espais en els ports de la Generalitat meritades des de l'endemà de la finalització de l'estat d'alarma i durant els quatre mesos següents:

- a) Transport de passatge en règim de cabotatge, interior o trànsit de badia
- b) Activitats nàutiques: noliejaments, excursions, lloguer, escoles
- c) Hostaleria i locals de restauració
- d) Altres instal·lacions que incloguen les anteriors activitats

Aquesta deducció s'atorgarà a instàncies de part i haurà de ser sol·licitada per les persones interessades que aportaran tota la informació necessària per a la justificació i càlcul dels percentatges en els termes

«los decretos leyes han de atajar situaciones concretas de los objetivos gubernamentales que, por razones difíciles de prever, requieran una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes», y por lo tanto las normas contenidas en el decreto ley han de tener una relación directa con la situación de extraordinaria y urgente necesidad y han de contener una explicita y razonada declaración de las razones de tal urgencia y necesidad. En el actual escenario resulta de la máxima urgencia la adopción de medidas extraordinarias que atenúen los efectos de la brusca disminución de la actividad, con el fin de remediar los resultados negativos y los efectos sostenidos de la actual crisis.

Este decreto ley responde a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, eficiencia y transparencia, exigidos por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. Se cumplen los principios de necesidad y eficacia dado el interés general en el que se fundamentan las medidas que se establecen dirigidas al estímulo, el impulso y el mantenimiento de la actividad económica y por ser el decreto ley el instrumento jurídico más adecuado e inmediato para garantizar su consecución. La norma cumple también con el principio de proporcionalidad, por contener la regulación imprescindible para atender la necesidad de establecer las medidas extraordinarias que en él se regulan. Del mismo modo se ajusta al principio de seguridad jurídica, ya que es coherente con el resto del ordenamiento jurídico. En cuanto al principio de eficiencia, no se establecen más cargas que las estrictamente necesarias. Por último, en relación con el principio de transparencia, la norma está exenta de los trámites de consulta pública, audiencia e información pública que no son aplicables a la tramitación y aprobación de los decretos leyes.

Por todo esto y en virtud de los artículos 28,c) y 58 de la ley 5/1983, de 30 de diciembre, de la Generalitat, del Consell, y el artículo 5 de la Ley orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, a propuesta conjunta del conseller de Hacienda y Modelo Económico, y del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, previa deliberación del Consell, en la reunión del 3 de julio de 2020,

DECRETO

CAPÍTULO I

Apoyo económico a los usuarios y operadores portuarios

Artículo 1. Establecimiento de una deducción de carácter temporal para las tasas por uso y ocupación de espacios en los puertos de la Generalitat

1. Las tasas por uso y ocupación de los espacios en los puertos de la Generalitat en virtud de concesión o autorización reguladas en la Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat, devengadas desde el 14 de marzo, fecha en la que se decretó el inicio del estado de alarma a través del Real decreto 463/2020, de 14 de marzo, hasta las 00.00 horas del 21 de junio de 2020 en que se ha dado por finalizado el mismo, tendrán una deducción del 50% de la cuota resultante de aplicar el tipo de gravamen sobre la base imponible.

2. Todas aquellas entidades que ostenten para las actividades que se señalan los derechos derivados de una autorización o de una concesión para la ocupación y explotación de espacios en la zona de servicio de los puertos de la Generalitat, o incorporen en sus instalaciones locales y superficies destinadas a las mismas, disfrutarán de una deducción del 50% de la cuota resultante de aplicar el tipo de gravamen sobre la base imponible de las tasas por uso y ocupación de espacios en los puertos de la Generalitat devengadas desde el día siguiente al de la finalización del estado de alarma y durante los cuatro meses siguientes:

- a) Transporte de pasaje en régimen de cabotaje, interior o tráfico de bahía
- b) Actividades náuticas: charters, excursiones, alquiler, escuelas
- c) Hostelería y locales de restauración
- d) Otras instalaciones que incluyan las anteriores actividades

Está deducción se otorgará a instancia de parte y deberá ser sol·licitada por las personas interesadas que aportarán toda la información necesaria para la justificación y cálculo de los porcentajes en los tér-



que es determine en les normes de desenvolupament d'aquest decret llei.

Article 2. Establiment de deducció en les tarifes G-2 «Vaixells» i G-3 «Passatgers i mercaderies»

Les tarifes G-2 «Vaixells» i G-3 «Passatgers i mercaderies», regulades en la Llei 1/1999, de 31 de març, de tarifes portuàries, aplicables als operadors portuaris en l'àmbit de competència dels ports de la Generalitat i meridades des de l'endemà de la finalització de l'estat d'alarma i durant els quatre mesos següents, tindran una deducció del 50 per cent de la quota resultant d'aplicar les tarifes sobre la base imposable.

Article 3. Moratòria de l'emissió de liquidacions de taxes portuàries

Mitjançant resolució del conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, s'establirà una moratòria en les liquidacions en totes les taxes que es generen per ús i ocupació d'espais portuaris i serveis prestats, de manera que les liquidacions afectades en el període de 2020-2021 es veuran postergades en la seua emissió i cobrament, segons un calendari que s'adjuntarà a l'esmentada resolució i que en cap cas s'estendrà més enllà del 31 de desembre de 2021.

Article 4. Beneficiaris

Aquesta norma va destinada a tots els operadors portuaris i usuaris dels ports de competència de la Generalitat, de conformitat amb el que disposen la Llei 2/2014, de 13 de juny, de ports de la Generalitat, i la Llei 1/1999, de 31 de març, de tarifes portuàries.

Article 5. Compatibilitat de les mesures

Aquestes mesures es declaren compatibles amb qualsevol altra mesura de caràcter tributari, laboral o de qualsevol tipus que puguen adoptar-se per qualsevol altra administració o entitat.

CAPÍTOL II

Modificació de la Llei 13/2017, de 8 de novembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana

Article 6. Modificació de la Llei 13/2017, de 8 de novembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana

Es modifica la disposició transitòria primera de la Llei 13/2017, de 8 de novembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana, que queda redactada de la manera següent:

«Disposició transitòria primera. De les persones físiques titulars de diverses autoritzacions de taxi

Els actuals titulars de més d'una autorització de taxi podran transmetre fins a l'11 de juliol de 2021 a una persona física, en els termes de l'article 6.2, que complisca els requisits establerts, totes aquelles autoritzacions de taxi que n'excedisquen d'una. Transcorregut el termini s'entendran revocades les d'excés, amb dret a conservar la més antiga.

No obstant això, amb l'objectiu d'aconseguir el percentatge d'un cinc per cent, o fracció, de vehicles adaptats en el corresponent àmbit, els seus titulars podran mantindre al seu nom dues de les autoritzacions en excés, si adscriuen a aquestes abans de l'11 de gener de 2022 un vehicle adaptat, de manera permanent i definitiva, d'entre cinc i set places, inclòs conductor, del qual disposen de manera efectiva, en els termes d'aquesta llei. A partir del dia 12 d'octubre de 2021 les segones o terceres autoritzacions que no hagen adscrit vehicle adaptat quedaran suspeses, i no podran, a partir d'aqueix moment, prestar serveis de taxi, si bé es podrà adscriure vehicle adaptat o transmetre les autoritzacions fins a l'11 de gener de 2022.

Als titulars de més d'una autorització que a l'entrada en vigor d'aquesta disposició transitòria no hagueren transmés les d'excés o adaptat el vehicle, els serà aplicable el règim jurídic previst en aquesta.»

minos que se determine en las normas de desarrollo de este decreto ley.

Artículo 2. Establecimiento de deducción en las tarifas G-2 «Buques» y G-3 «Pasajeros y mercancías»

Las tarifas G-2 «Buques» y G-3 «Pasajeros y mercancías» reguladas en la Ley 1/1999, de 31 de marzo, de tarifas portuarias, aplicables a los operadores portuarios en el ámbito de competencia de los puertos de la Generalitat, y devengadas desde el día siguiente al de la finalización del estado de alarma y durante los cuatro meses siguientes, tendrán una deducción del 50% de la cuota resultante de aplicar las tarifas sobre la base imponible.

Artículo 3. Moratoria de la emisión de liquidaciones de tasas portuarias

Mediante resolución del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, se establecerá una moratoria en las liquidaciones en cuantas tasas se generen por uso y ocupación de espacios portuarios y servicios prestados, de manera que las liquidaciones afectadas en el periodo 2020-2021 se verán postergadas en su emisión y cobro, según un calendario que acompañará a la citada resolución y que en ningún se extenderá más allá del 31 de diciembre de 2021.

Artículo 4. Beneficiarios

Esta norma va destinada a todos los operadores portuarios y usuarios de los puertos de competencia de la Generalitat, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat y Ley 1/1999, de 31 de marzo, de Tarifas Portuarias.

Artículo 5. Compatibilidad de las medidas

Estas medidas se declaren compatibles con cualquier otra medida de carácter tributario, laboral, o de cualquier tipo que puedan adoptarse por cualquier otra administración o entidad.

CAPÍTULO II

Modificación de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana

Artículo 6. Modificación de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana

Se modifica la disposición transitoria primera de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana, que queda redactada de la siguiente forma:

«Disposición transitoria primera. De las personas físicas titulares de varias autorizaciones de taxi

Los actuales titulares de más de una autorización de taxi podrán transmitir hasta el 11 de julio de 2021 a una persona física, en los términos del artículo 6.2, que cumpla los requisitos establecidos, todas aquellas autorizaciones de taxi que excedan de una. Transcurrido el plazo se entenderán revocadas las de exceso, con derecho a conservar la más antigua.

No obstante, con el objetivo de alcanzar el porcentaje de un cinco por ciento, o fracción, de vehículos adaptados en el correspondiente ámbito, sus titulares podrán mantener a su nombre dos de las autorizaciones en exceso, si adscriben a las mismas antes del 11 de enero de 2022 un vehículo adaptado, de manera permanente y definitiva, de entre cinco y siete plazas, incluido conductor, del que dispongan de manera efectiva, en los términos de esta ley. A partir del día 12 de octubre de 2021 las segundas o terceras autorizaciones que no hayan adscrito vehículo adaptado quedarán suspendidas, no pudiendo, a partir de ese momento, prestar servicios de taxi, si bien se podrá adscribir vehículo adaptado o transmitir las autorizaciones hasta el 11 de enero de 2022.

A los titulares de más de una autorización que a la entrada en vigor de esta disposición transitoria no hubiesen transmitido las de exceso o adaptado el vehículo, les será de aplicación el régimen jurídico previsto en la misma.»

CAPÍTOL III

*Modificació de la Llei 7/2018, de 26 de març,
de la Generalitat, de seguretat ferroviària*

Article 7. Modificació de la Llei 7/2018, de 26 de març, de la Generalitat, de seguretat ferroviària

Es modifica l'article 14 de la Llei 7/2018, de 26 de març, de la Generalitat, de seguretat ferroviària, que queda redactat de la manera següent:

«Article 14. El consell rector

1. El consell rector és l'òrgan superior de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que governa l'entitat i estableix les directrius d'actuació d'aquesta.

2. Es compon de cinc vocalies, el nomenament de les quals es realitzarà entre persones de reconeguda competència, experiència i prestigi professional en el sector ferroviari o en la gestió d'emergències. Es garantirà la composició equilibrada per un període de cinc anys, amb la possibilitat de reelecció per un altre període d'igual duració.

3. L'elecció es durà a terme segons el procediment següent:

a) Tres persones elegides per les Corts, a proposta dels grups parlamentaris.

Per a l'elecció de persones que corresponga elegir a les Corts, els grups parlamentaris, mitjançant propostes subscrites per un mínim de dos grups, podran presentar, davant la comissió parlamentària competent, candidatures concretes, acompanyades dels respectius currículums que justifiquen la idoneïtat de les persones proposades, o sol·licitar a qualsevol de les diverses administracions, organismes i entitats públiques vinculades al sector ferroviari o a la gestió d'emergències que proposen, en representació d'aquestes, el nomenament de persones qualificades per a aquesta funció. Aquesta comissió, una vegada celebrades les compareixences pertinents, valorarà la idoneïtat dels candidats i candidatures proposats i elevarà una proposta al ple de les Corts que, en tot cas, observarà el principi de paritat.

El ple de les Corts elegirà les tres persones que té assignades per majoria de tres cinques parts aplicable a cadascuna de les candidatures proposades. En cas que alguna de les persones proposades no obtenga la majoria necessària en primera votació, es procedirà a una segona votació, en diferent sessió plenària, que se celebrarà dins del termini d'un mes subsegüent a la primera i en la qual serà suficient amb una majoria absoluta per a l'elecció de cada persona proposada.

b) Dues persones, a títol individual o en representació de qualsevol administració, organisme o entitat pública vinculada al sector ferroviari o gestió d'emergències, elegides pel Consell, a proposta de la conselleria competent en matèria de transports.

c) El nomenament de les persones que hagen d'integrar el consell rector es realitzarà per decret del president de la Generalitat i es publicarà en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

4. Les persones designades com a vocals, entre les quals s'elegirà la persona titular de la presidència de l'òrgan, gaudiran d'independència i autonomia, i el seu càrrec és incompatible amb l'exercici d'aquelles altres activitats, tant públiques com privades l'exercici de les quals pugua produir un conflicte d'interessos amb les funcions de l'Agència.

El càrrec de vocal de l'Agència serà incompatible amb l'exercici de funcions directives o executives en partits polítics, centrals sindicals, associacions empresarials i col·legis professionals.

5. Al consell rector correspon exercir, sense altres limitacions que les establertes en la legislació vigent i sense perjudici de les atribucions de la presidència, totes les facultats i poders, en general, que siguen necessaris per al compliment de les seues finalitats i, en particular:

a) Definir les directrius generals i línies d'actuació de l'Agència.

b) Nomenar i separar la persona titular de la presidència.

c) Aprovar, a proposta de la Direcció General de l'Agència, el pla anual d'activitats de l'entitat.

d) Aprovar i elevar al departament d'adscripció l'avantprojecte de pressupost de l'Agència.

e) Aprovar els estats d'execució del pressupost, la memòria i els comptes anuals.

f) Aprovar la plantilla, l'organització funcional i el règim de retribució de tot el personal de l'entitat, dins de les limitacions legals i pressupostàries i sense perjudici de les competències atribuïdes a altres òrgans de la Generalitat.

CAPÍTULO III

*Modificación de la Ley 7/2018, de 26 de marzo,
de la Generalitat, de seguridad ferroviaria*

Artículo 7. Modificación de la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de seguridad ferroviaria

Se modifica el artículo 14 de la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de Seguridad Ferroviaria, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 14. El Consejo Rector

1. El Consejo Rector es el órgano superior de la Agencia Valenciana de Seguridad Ferroviaria, que gobierna la entidad y establece las directrices de actuación de la misma.

2. Se compone de cinco vocalías, cuyo nombramiento se realizará entre personas de reconocida competencia, experiencia y prestigio profesional en el sector ferroviario o en la gestión de emergencias, garantizándose la composición equilibrada por un periodo de cinco años, con la posibilidad de reelección por otro periodo de igual duración.

3. La elección se llevará a cabo según el siguiente procedimiento:

a) Tres personas elegidas por *Les Corts*, a propuesta de los grupos parlamentarios.

Para la elección de personas que corresponda elegir a *Les Corts*, los grupos parlamentarios, mediante propuestas suscritas por un mínimo de dos grupos, podrán presentar, ante la comisión parlamentaria competente, candidaturas concretas, acompañadas de los respectivos currículos que justifiquen la idoneidad de las personas propuestas, o solicitar a cualesquiera de las diversas administraciones, organismos y entidades públicas vinculadas al sector ferroviario o a la gestión de emergencias que propongan, en representación de las mismas, el nombramiento de personas cualificadas para dicha función. Dicha comisión, una vez celebradas las comparecencias pertinentes, valorará la idoneidad de los candidatos y candidatas propuestos y elevará una propuesta al pleno de *Les Corts* que, en todo caso, observará el principio de paridad.

El Pleno de *Les Corts* elegirá a las tres personas que tiene asignadas por mayoría de tres quintas partes aplicable a cada una de las candidaturas propuestas. En caso de que alguna de las personas propuestas no obtenga la mayoría necesaria en primera votación, se procederá a una segunda votación, en distinta sesión plenaria a celebrar dentro del plazo de un mes subsiguiente a la primera y en la que será suficiente con una mayoría absoluta para la elección de cada persona propuesta.

b) Dos personas, a título individual o en representación de cualquier administración, organismo o entidad pública vinculada al sector ferroviario o gestión de emergencias, elegidas por el Consell, a propuesta de la conselleria competente en materia de transportes.

c) El nombramiento de las personas que deban integrar el Consejo Rector se realizará por decreto del presidente de la Generalitat y se publicará en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

4. Las personas designadas como vocals, de entre las que se elegirá a la persona titular de la presidencia del órgano, gozarán de independencia y autonomía, siendo su cargo incompatible con el ejercicio de aquellas otras actividades, tanto públicas como privadas cuyo ejercicio pueda producir un conflicto de intereses con las funciones de la agencia.

El cargo de vocal de la agencia será incompatible con el desempeño de funciones directivas o ejecutivas en Partidos Políticos, Centrales Sindicales, Asociaciones Empresariales y Colegios Profesionales.

5. Al Consejo Rector le corresponde ejercer, sin otras limitaciones que las establecidas en la legislación vigente y sin perjuicio de las atribuciones de la presidencia, cuantas facultades y poderes, en general, sean precisos para el cumplimiento de sus fines y, en particular:

a) Definir las directrices generales y líneas de actuación de la agencia.

b) Nombrar y separar a la persona titular de la presidencia.

c) Aprobar, a propuesta de la Dirección General de la agencia, el plan anual de actividades de la entidad.

d) Aprobar y elevar al departamento de adscripción el anteproyecto de presupuesto de la agencia.

e) Aprobar los estados de ejecución del presupuesto, la memoria y las cuentas anuales.

f) Aprobar la plantilla, la organización funcional y el régimen de retribución de todo el personal de la entidad, dentro de las limitaciones legales y presupuestarias y sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos de la Generalitat.

g) L'aprovació de les convocatòries de proves d'admissió per a la selecció del personal laboral al servei de l'Agència.

h) Formular la proposta d'aprovació de l'estatut de l'Agència, l'aprovació del qual correspon al Consell.

i) Aprovar la metodologia per a l'avaluació i valoració dels riscos associats a l'operació ferroviària.

6. Els membres del consell rector podran compatibilitzar el càrrec amb altres activitats externes a l'ens, en tot cas compatibles segons es prescriu en l'apartat 4 del present article, i es retribuirà la seua labor mitjançant indemnitzacions o dietes d'acord amb la responsabilitat de les seues funcions, per assistència a les sessions del consell rector.

La quantia de les indemnitzacions o dietes a percebre s'establiran per acord del consell rector. Les indemnitzacions o dietes que perceberen en l'exercici de les seues funcions com a membres del consell rector hauran de ser de caràcter públic i estaran subjectes al que s'estableix en les successives lleis de pressupostos anuals de la Generalitat. La seua aprovació requerirà, en tot cas, informe previ i preceptiu de la conselleria competent en matèria d'hisenda.»

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

Única

Queda derogada la disposició transitòria única de la Llei 9/2019, de 23 de desembre, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat.

DISPOSICIONS FINALS

Primera. Habilitació per al desenvolupament reglamentari

El Consell podrà dictar totes les disposicions que calguen per al desenvolupament, execució i compliment del que es disposa en aquest decret llei. Alhora, la persona titular competent en transport i ports podrà dictar tots els actes i disposicions reglamentàries que siguen necessaris en aquells supòsits en els quals aquest decret llei atribueix expressament la competència a la conselleria, conforme a la Llei 5/1983, de 30 de desembre, del Consell.

Segona. Entrada en vigor

Aquest decret llei entrarà en vigor l'endemà de la publicació en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

València, 3 de juliol de 2020.

El president de la Generalitat,
XIMO PUIG I FERRER

El conseller d'Hisenda i Model Econòmic,
VICENT SOLER I MARCO

El conseller de Política Territorial,
Obres Públiques i Mobilitat,
ARCADI ESPAÑA GARCÍA

g) La aprobación de las convocatorias de pruebas de admisión para la selección del personal laboral al servicio de la agencia.

h) Formular la propuesta de aprobación del estatuto de la agencia, cuya aprobación corresponde al Consell.

i) Aprobar la metodología para la evaluación y valoración de los riesgos asociados a la operación ferroviaria.

6. Los miembros del Consejo Rector podrán compatibilizar el cargo con otras actividades externas al ente, en todo caso compatibles conforme se prescribe en el apartado 4 del presente artículo, retribuyéndose su labor mediante indemnizaciones o dietas acordadas con la responsabilidad de sus funciones, por asistencia a las sesiones del Consejo Rector.

La cuantía de las indemnizaciones o dietas a percibir se establecerán por acuerdo del Consejo Rector. Las indemnizaciones o dietas que percibiesen en el ejercicio de sus funciones como miembros del consejo Rector, deberán ser de carácter público, y estarán sujetas a lo establecido en las sucesivas leyes de presupuestos anuales de la Generalitat. Su aprobación requerirá, en todo caso, informe previo y preceptivo de la conselleria competente en materia de hacienda.»

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única

Queda derogada la disposición transitoria única de la Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de la Generalitat, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Habilitación para el desarrollo reglamentario

El Consell podrà dictar quantas disposiciones sean precisas para el desarrollo, ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en este decreto-ley. Asimismo, la persona titular competente en transporte y puertos podrá dictar cuantos actos y disposiciones reglamentarias sean necesarios en aquellos supuestos en los que este decreto-ley atribuye expresamente la competencia a la conselleria, conforme a la Ley 5/1983, de 30 de diciembre, del Consell.

Segunda. Entrada en vigor

Este decreto ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

València, 3 de julio de 2020.

El president de la Generalitat,
XIMO PUIG I FERRER

El conseller d'Hisenda i Model Econòmic,
VICENT SOLER I MARCO

El conseller de Política Territorial,
Obres Públiques i Mobilitat,
ARCADI ESPAÑA GARCÍA