I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

24703 *Real Decreto-ley 45/2026, de 24 de noviembre, de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje en el año 2027 y de medidas financieras para la renovación de la flota española por razones medioambientales.*

I

El transporte público es una herramienta esencial para garantizar la cohesión social, territorial y ambiental. Su importancia va mucho más allá del mero traslado de personas: es un elemento estructurador del territorio, un motor económico y un instrumento clave en la lucha contra el cambio climático. En este contexto, resulta imprescindible que la Administración General del Estado asuma un papel protagonista en la financiación y fomento del transporte público, estableciendo un sistema de ayudas al transporte público.

El sector del transporte continúa siendo una de las principales fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero en España. De acuerdo con los datos del Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el transporte concentra más de un tercio de las emisiones nacionales, constituyéndose como el sector con mayor peso relativo. Fomentar el uso del transporte público se ha demostrado como una de las estrategias más eficaces para reducir la huella de carbono, por lo que es necesario seguir impulsando políticas que favorezcan el cambio modal desde el vehículo privado hacia la movilidad colectiva.

Desde 2022 y hasta la fecha, se han aprobado un total de seis reales decretos-leyes con medidas destinadas a amortiguar los efectos de la inflación y acelerar la recuperación de viajeros en el transporte público, debido a la bajada de demanda que provocaron la crisis sanitaria de la COVID-19 y la invasión de Ucrania por parte de Rusia, y paliar el impacto inflacionario en familias con menores recursos.

Así, el Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma establecía una serie de medidas entre las que destacaba la gratuidad del transporte público de media distancia por ferrocarril y el incremento de la línea de ayudas directas para el transporte urbano y por carretera.

A través de estas medidas se establecieron ayudas directas para apoyar financieramente a entidades locales y comunidades autónomas que prestan servicio de transporte colectivo urbano o interurbano, y a los viajeros que hicieron uso de los servicios en Renfe y en los concesionarios nacionales del servicio regular de viajeros por carretera.

Dichas medidas se retomaron a través del Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad, del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea y del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

Por su parte, el Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad, supuso una revisión de las ayudas establecidas hasta entonces, incorporando al mismo tiempo otro tipo de actuaciones que ponían el foco en la elección modal de movilidad, promoviendo un trasvase del uso del vehículo privado al transporte público o hacia otras soluciones que, desde el punto de vista medioambiental, son más sostenibles.

Por último, el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje, instauró un nuevo sistema de ayudas para el año 2026, previendo la creación de abonos y títulos multiviaje en el transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado y en los servicios de transporte ferroviario prestados por Renfe Viajeros, S.M.E., SA, declarados como obligación de servicio público.

El objetivo de los programas anteriores se ha cumplido satisfactoriamente en cuanto al impulso para la recuperación de viajes en transporte público, registrándose ya en 2024 valores de número de viajes superiores a las cifras registradas en el último año previo a la pandemia y consolidándose en 2025 y 2026.

El sistema de ayudas ha evolucionado progresivamente, desde un régimen de medidas de carácter esencialmente coyuntural, hacia un modelo orientado a incentivar estructuralmente el uso recurrente del transporte público. En particular, como ya se ha subrayado, el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, estableció para 2026 un sistema de bonificación de abonos y títulos multiviaje, incluyendo medidas específicas dirigidas a la población infantil y joven y al conjunto de usuarios recurrentes. Asimismo, mantuvo ayudas directas destinadas a las comunidades autónomas y entidades locales que prestan servicios de transporte colectivo urbano e interurbano. El presente real decreto-ley da continuidad durante el año 2027 al sistema de ayudas establecido en el capítulo III del Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, manteniendo inalterados los porcentajes de descuento aplicables, así como su ámbito objetivo y subjetivo, si bien se explicita el criterio de identificación de los beneficiarios conforme al cual la condición de beneficiario corresponde a la administración que ostenta la titularidad de los servicios de transporte en los que se validan los títulos bonificados. No obstante, el mantenimiento durante el segundo semestre de 2027 de la ayuda correspondiente al descuento del 20 por ciento en los abonos y títulos multiviaje de carácter general queda sujeto a la decisión que adopte el Consejo de Ministros.

La evolución de la demanda confirma el efecto positivo de las medidas adoptadas. En 2025 el volumen de viajeros supuso un incremento del 3,7 por ciento respecto de 2024. Esta evolución confirma que la recuperación de la demanda no constituye ya un fenómeno meramente coyuntural asociado a la superación de la crisis sanitaria e inflacionaria, sino que se ha consolidado una tendencia de crecimiento en el uso del transporte público.

Sin embargo, este paulatino retorno de la demanda a los niveles previos a la crisis sanitaria de la COVID-19 y los efectos de la inflación causada por la invasión de Ucrania por parte de Rusia, se ve amenazado tras la crisis provocada por el conflicto en Oriente Medio iniciado el 28 de febrero de 2026, volviendo a poner en riesgo la viabilidad del sector del transporte de viajeros.

El contexto de inestabilidad internacional y económica derivado del conflicto armado iniciado en Oriente Medio el 28 de febrero de 2026 ha tenido efectos relevantes sobre los mercados internacionales de la energía y, particularmente, sobre los precios de los productos petrolíferos y del gas natural.

La alteración de los flujos internacionales de energía y las perturbaciones producidas en las principales rutas de suministro han introducido un elemento adicional de

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

incertidumbre y volatilidad sobre los costes energéticos, con efectos que se trasladan al conjunto de la economía y, de manera particular, a las actividades de transporte.

La especial exposición del transporte a la evolución de los precios de la energía implica que un incremento sostenido del precio de los carburantes se traslada inmediatamente a los costes de explotación de los servicios de transporte y, en última instancia, a las condiciones económicas de acceso de las personas usuarias. Esta circunstancia resulta especialmente relevante en el transporte público colectivo, cuyo atractivo para constituir una alternativa efectiva al vehículo privado depende, esencialmente, de que sus tarifas mantengan una relación suficientemente favorable respecto al coste de la movilidad individual.

La incidencia de esta situación ya se ha manifestado durante 2026, con cuatro reales decretos-leyes que han establecido medidas extraordinarias para hacer frente a los efectos económicos derivados de la crisis en Oriente Medio, incluyendo medidas dirigidas al sector del transporte y ayudas destinadas a compensar el impacto persistente de los costes energéticos sobre los operadores.

En este contexto, las ayudas al transporte público previstas en este real decreto-ley para 2027 cumplen también una función de protección frente al potencial aumento del coste de la movilidad de los hogares. El mantenimiento de unas tarifas asequibles permite amortiguar parcialmente el impacto que una eventual prolongación de las tensiones energéticas podría producir sobre la capacidad económica de las familias.

Esta consideración resulta especialmente relevante en los desplazamientos recurrentes, donde el transporte constituye un gasto necesario y difícilmente sustituible para una parte significativa de la población. La existencia de un sistema de ayudas estable y previsible permite evitar que las variaciones de los costes energéticos se trasladen de manera inmediata a las personas usuarias y contribuye a preservar la demanda alcanzada.

En definitiva, la confluencia entre la evolución positiva de los últimos años y las nuevas amenazas que ponen en riesgo la recuperación hace necesario consolidar los avances alcanzados, evitando que la finalización de las medidas vigentes en 2026 provoque una discontinuidad que pueda traducirse en una pérdida de usuarios recurrentes y, en consecuencia, en un desplazamiento de parte de la demanda hacia el vehículo privado.

El mantenimiento de unas condiciones atractivas de acceso al transporte público durante 2027 resulta especialmente relevante en un momento en el que las políticas públicas de movilidad se encuentran en una fase de consolidación y transformación. Consolidación que se encuentra estrechamente vinculada al desarrollo del Abono Único, sistema que tiene por objeto facilitar que la ciudadanía pueda realizar desplazamientos mediante un mismo título a través de redes multimodales de transporte público de titularidad de las diferentes administraciones competentes que participen en el sistema, impulsando una movilidad sostenible, accesible, digitalizada y universal y favoreciendo la cohesión territorial y social.

Por otra parte, en el escenario de la mayor inversión realizada de ayudas al transporte público, no se está consiguiendo el impulso necesario para alcanzar los objetivos marcados en el Plan Integrado de Energía y Clima en materia de trasvase modal y descarbonización. En consecuencia, se propone dar continuidad al sistema de ayudas que originariamente entró en vigor el 1 de julio de 2025, manteniendo los nuevos programas de ayudas incorporados en el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, que han demostrado un impulso de la intermodalidad en el transporte mediante un abono de tarifa única que permite utilizar los distintos modos de transporte público.

Adicionalmente, también se persigue el fomento de un medio de transporte más seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible que el vehículo particular. Además, el transporte público colectivo es más justo en términos sociales, más inclusivo, tiene un alto impacto positivo en la economía y la industria, y se sitúa como una pieza clave para conseguir los objetivos climáticos y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

Asimismo, las estadísticas y análisis muestran que en los desplazamientos motorizados por carretera el autobús es el medio de transporte más seguro, de forma que el fomento del uso de este medio de transporte tiene como consecuencia adicional una reducción de la siniestralidad.

En materia ferroviaria se contempla una serie de medidas adicionales.

Por otra parte, el Acuerdo entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes de Asturias y Cantabria, de 20 de febrero de 2023, establecía una serie de obligaciones entre las partes firmantes, entre la que está la de «Extender la aportación económica actual para la gratuidad de las cercanías ferroviarias en Asturias y Cantabria más allá del 31 de diciembre de 2023 y hasta la entrega de las unidades de trenes pendientes en el contrato en curso».

Esta extensión quedó garantizada con la aprobación del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, mediante cuyo artículo 73 se prorrogaba la situación de gratuidad vigente en 2023 en las cercanías de Asturias y Cantabria durante el año 2024.

Por su parte, el artículo 57 del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, continuó prorrogando la gratuidad de los servicios durante 2025, remitiéndose a las condiciones del artículo 73 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, y el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre incorporó un artículo que reproducía lo previsto en dicho real decreto-ley de 2023.

Con idéntico fin al de sus antecedentes, vuelve a incorporarse un artículo en el presente real decreto-ley reproduciendo lo previsto en el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, circunscribiéndose exclusivamente al ámbito material de los núcleos de Cercanías de Asturias y Cantabria y a los servicios de cercanías que se realizan en estos núcleos.

Es preciso además el uso de una disposición con rango de ley dado que, por sus características, estas ayudas se articulan fuera del marco de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, tal y como se estableció en el citado Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre.

Finalmente, se concede un crédito extraordinario para atender obligaciones pendientes derivadas de las bonificaciones a familias numerosas en el transporte ferroviario, previéndose además mecanismos de reajuste presupuestario para garantizar su adecuada financiación, así como otro para atender obligaciones de ejercicios anteriores de la subvención al tráfico aéreo regular, y en concreto, correspondientes a la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo para determinados colectivos. Asimismo, se aprueban ampliaciones de crédito en las aplicaciones presupuestarias destinadas a las bonificaciones al transporte marítimo y aéreo de los residentes no peninsulares y a las subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías, con el fin de ajustar su dotación a las necesidades previstas.

Asimismo, se modifica el régimen de avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación de la flota controlada por empresas navieras españolas. La medida tiene por objeto adaptar el marco vigente de apoyo financiero a las necesidades actuales del sector, ampliando su periodo de aplicación y permitiendo seguir impulsando la construcción, adquisición y transformación de buques destinados a mejorar el rendimiento medioambiental de la flota mercante española.

Estas medidas se alinean con los objetivos de promoción de la movilidad sostenible y de impulso de los planes de movilidad sostenible al trabajo previstos en la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, favoreciendo alternativas de desplazamiento más eficientes y contribuyendo a la reducción de la congestión viaria, los accidentes de tráfico, el consumo energético y las emisiones asociadas al transporte.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

II

El presente real decreto-ley se estructura en una parte expositiva y una parte dispositiva, conformada por seis capítulos, veinticinco artículos, nueve disposiciones adicionales y cuatro disposiciones finales.

El capítulo I recoge disposiciones relativas a los concesionarios de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado. Estas ayudas pretenden, por un lado, dar continuidad a las ayudas establecidas para 2026 en el capítulo I del Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, con la intención de que, a lo largo del año 2027 pueda darse continuidad al sistema de ayudas, basado en la creación de un abono nominativo de tarifa única, que pueda ser utilizado en todos los origen-destino de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado, con las condiciones que se establezcan.

Asimismo, se deja abierta la posibilidad de que este abono nominativo, con validez de treinta días, pueda usarse también en otros servicios de transporte.

El capítulo II recoge las disposiciones relativas a Renfe Viajeros, S.M.E., SA. En estas disposiciones se da continuidad a las medidas recogidas en el capítulo II del Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre.

Como en el capítulo anterior, se trata de un abono nominativo de tarifa única que podrá utilizarse indistintamente en todos los trenes de Media Distancia, incluidos los de Media Distancia por ancho métrico y los de Media Distancia de Rodalies, y en los núcleos de Cercanías y Rodalies de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, incluyendo el servicio Avant entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio Avant entre el origen destino Madrid-Salamanca y el servicio Avant de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones y en el servicio Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, excluido el origen destino Barcelona Tarragona.

Al igual que en el caso del abono de tarifa única de las concesiones de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado, se prevé que, mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible este abono pueda utilizarse también en otros servicios de transporte.

En el capítulo III se da continuidad a las ayudas directas al transporte colectivo urbano e interurbano, competencia de las comunidades autónomas y entidades locales, recogidas en el capítulo III del Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre. La ayuda correspondiente al descuento del 20 por ciento en los abonos y títulos multiviaje de carácter general podrá ser modificada para el periodo comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2027 mediante acuerdo del Consejo de Ministros, en los términos previstos en la disposición adicional sexta.

El capítulo IV, en reconocimiento del hecho insular, establece un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Comunidades Autónomas de Canarias y de las Illes Balears.

En el capítulo V se establece un título multiviaje para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías de Asturias y Cantabria de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia para cada cuatrimestre natural de 2027. Será gratuito para los usuarios recurrentes, de conformidad con el Acuerdo entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes de Asturias y Cantabria, de 20 de febrero de 2023.

El capítulo VI regula el régimen jurídico de las ayudas reguladas en el presente real decreto-ley. En este sentido, se determina que a éstas no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Mediante la disposición adicional primera se concreta el sistema de cálculo de pérdida de ingresos por implantación de la gratuidad infantil.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

En las disposiciones adicionales segunda y tercera se concretan las obligaciones relativas al suministro de información y disposiciones referidas a las notificaciones, respectivamente.

En la disposición adicional cuarta se concede un crédito extraordinario para la atención de obligaciones de años anteriores de las bonificaciones a familias numerosas en el transporte ferroviario. Por su parte, en la disposición adicional quinta se concede un crédito extraordinario para la atención de obligaciones de ejercicios anteriores de la subvención al tráfico aéreo regular.

La disposición adicional sexta prevé la evaluación de las ayudas reguladas en el capítulo III y la adopción, por el Consejo de Ministros, de la decisión sobre el régimen aplicable a la ayuda prevista en el artículo 8.c) entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2027.

Las tres últimas disposiciones adicionales aprueban ampliaciones de crédito para atender las bonificaciones al transporte marítimo de residentes no peninsulares, las subvenciones y apoyo al transporte aéreo y las subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías.

La disposición final primera modifica el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea, en materia de avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación de la flota controlada por empresas navieras españolas para mejorar su rendimiento medioambiental.

La disposición final segunda concreta los títulos competenciales en los que se apoya esta norma.

Mediante la disposición final tercera se otorgan facultades de desarrollo a la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

Finalmente, la disposición final cuarta concreta la entrada en vigor de este real decreto-ley.

III

En relación con el empleo del real decreto-ley como instrumento para la regulación de estas ayudas, se deben tener en cuenta dos aspectos referidos a las materias vedadas a este instrumento normativo y a la concurrencia de los presupuestos habilitantes que justifican la utilización de esta clase de norma. En relación con los primeros, como señala el artículo 86.1 de nuestra Constitución, los reales decretos-leyes «no podrán afectar al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I, al régimen de las comunidades autónomas ni al Derecho electoral general».

En el caso del presente real decreto-ley no se produce afectación alguna a estas materias. En particular, la norma no regula el régimen general de los derechos, deberes y libertades del título I de la Constitución ni incide en su contenido o elementos esenciales, ya que se limita a establecer bonificaciones en el precio de determinados títulos de transporte, un sistema de ayudas a las administraciones titulares de los servicios de transporte, los créditos presupuestarios necesarios para su financiación, y la ampliación de un régimen de avales del Estado.

Por lo que respecta a la concurrencia de los presupuestos habilitantes de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina de nuestro Tribunal Constitucional, resumida en el Fundamento Jurídico IV de la Sentencia 61/2018, de 7 de junio de 2018. Conforme a la misma, se requieren, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

aprobación», es decir, lo que ha venido en denominarse la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella». Como señala la reciente Sentencia del Tribunal Constitucional 18/2023, de 21 de marzo, en su fundamento jurídico 2.d), «el decreto-ley representa un instrumento constitucionalmente lícito, en tanto que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia, que no es otro, según hemos reiterado, que subvenir a situaciones concretas de los objetivos gubernamentales que 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 (SSTC 6/1983, de 4 de febrero, FJ 5; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4; 137/2003, de 3 de julio, FJ 3; 189/2005, de 7 de julio, FJ 3; 329/2005, de 15 de diciembre, FJ 5; 332/2005, de 15 de diciembre, FJ 6; 68/2007, de 28 de marzo, FJ 6; 137/2011, de 14 de septiembre, FJ 4, y 35/2017, de 1 de marzo, FJ 3)».

No puede considerarse que las medidas recogidas en la norma pudieran preverse con suficiente antelación, ya que ni la persistencia de las tensiones en los mercados energéticos derivadas del conflicto en Oriente Medio ni su incidencia en el coste de la movilidad podían conocerse con antelación; ahora bien, los poderes públicos no pueden permanecer ajenos a su existencia, y la concurrencia de estos factores justifica adoptar las medidas por este medio. El único modo posible de hacerles frente ha de ser el del real decreto-ley, ya que en cualquier otro mecanismo los plazos impedirían la correcta atención de las necesidades detectadas en el período concreto en el que deben ser atajadas.

La extraordinaria y urgente necesidad de las medidas recogidas en los capítulos I, II, III y IV, deriva, en primer lugar, de la proximidad de la finalización, el 31 de diciembre de 2026, del régimen de ayudas actualmente vigente. La ausencia de un marco jurídico aplicable desde el 1 de enero de 2027 generaría una situación de incertidumbre para las administraciones públicas, los operadores y las personas usuarias produciendo una alteración inmediata de las condiciones económicas de acceso al transporte público.

Ello resulta especialmente perjudicial si se toma en consideración que las decisiones de movilidad de las personas usuarias dependen, entre otros factores, de la previsibilidad y estabilidad del coste del transporte. La pérdida repentina de las condiciones vigentes en 2026 podría producir, asimismo, un considerable retroceso de la demanda y un desplazamiento de usuarios hacia modos de transporte privados.

La urgencia se deriva asimismo de la necesidad de que las administraciones públicas y los operadores dispongan, con anterioridad al inicio del ejercicio 2027, de un marco jurídico claramente definido que permita adaptar sus sistemas tarifarios, de comercialización, validación, información y liquidación de las ayudas, así como realizar las actuaciones técnicas y administrativas necesarias para la aplicación efectiva de las medidas desde el primer día del ejercicio.

Adicionalmente, concurre una circunstancia que refuerza la urgencia de las medidas. Mediante el Real Decreto 806/2026, de 5 de octubre, se han disuelto las Cortes Generales y se han convocado elecciones generales para el 29 de noviembre de 2026. Tras su celebración, el Gobierno pasará a estar en funciones, y su actuación quedará limitada al despacho ordinario de los asuntos públicos, sin que sea posible prever cuándo se constituirá un nuevo Gobierno. Si las medidas no se adoptaran en este momento, existiría un riesgo cierto de que el ejercicio 2027 se iniciara sin las bonificaciones vigentes, con el consiguiente incremento inmediato del precio de los abonos y títulos multiviaje para los usuarios recurrentes. Al encontrarse disueltas las Cortes Generales, la convalidación o derogación de este real decreto-ley corresponderá a la Diputación Permanente del Congreso de los Diputados, de conformidad con los artículos 78.2 y 86.2 de la Constitución. Por ello, resulta imprescindible aprobar este real decreto-ley con la antelación suficiente para que las administraciones públicas y los operadores puedan implantar las medidas desde el 1 de enero de 2027.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

Este mismo contexto ampara las medidas recogidas en el capítulo V, al establecer la gratuidad de los servicios que Renfe Viajeros S.M.E. presta en Cantabria y Asturias, lo que impulsará el uso del transporte ferroviario en ambas comunidades autónomas.

Las bonificaciones destinadas a los servicios de transporte regular de competencia estatal por carretera y de los servicios declarados de obligación de servicio público que presta Renfe Viajeros, S.M.E., SA, en virtud del contrato con la Administración General del Estado, que se establecieron en un primer momento para el último cuatrimestre de 2022 en un contexto de inflación y subida de precios de la energía y se han continuado durante los años 2023, 2024, 2025 y 2026, han ayudado a que aumente la demanda por encima de los valores de 2019. Su continuidad durante 2027 permite seguir incentivando la utilización de medios de transporte más sostenibles.

Del mismo modo, las ayudas destinadas a entidades locales y comunidades autónomas establecidas en 2026 mediante el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, han sido imprescindibles para garantizar el acceso a la movilidad urbana y metropolitana de los ciudadanos, al permitir rebajar el precio de los abonos y títulos multiviaje establecidos por dichas administraciones. Asimismo, se prorroga la gratuidad infantil, con el objetivo de fomentar el uso del transporte público por parte de los niños, de manera que se familiaricen también con su uso y se fomente de este modo la cultura por la movilidad sostenible. Estas medidas han tenido un efecto muy positivo y demostrado por los datos de demanda de transporte público, tanto en el ámbito local como interurbano, que han llevado a cifras récord de utilización en España.

Estas medidas son de extraordinaria y urgente necesidad, debido a que el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030 fija un objetivo de reducción de emisiones para el transporte en 2030 del 35 % con respecto a 2019, lo que requerirá reducir los tráficos en vehículo privado en las ciudades en torno a un 40 %, lo que supone que más de dos terceras partes de esta reducción se tendrá que absorber mediante un transvase modal al transporte público urbano y metropolitano.

En conclusión, resultan de extraordinaria y urgente necesidad todas las actuaciones previstas en este real decreto-ley, tendentes a un cambio modal en la movilidad hacia otros modos de transporte más sostenibles, que ayuden a disminuir nuestra dependencia energética y nuestra huella de carbono y contribuyan a alcanzar los objetivos marcados en el Plan Integrado de Energía y Clima en materia de trasvase modal y descarbonización.

La extraordinaria y urgente necesidad se ve evidenciada por la persistencia de las tensiones energéticas derivadas del conflicto en Oriente Medio. La evolución de los mercados energéticos durante 2026 ha puesto de manifiesto la capacidad de estas perturbaciones para trasladarse con rapidez a los costes del transporte y a los precios soportados por los hogares.

Estos objetivos están alineados también con los establecidos a nivel internacional y que en un plazo muy breve de tiempo entrarán en vigor, por lo que es necesario tomar medidas lo antes posible para cumplir con la normativa comunitaria y con los objetivos de descarbonización fijados. Así, en 2028 el transporte por carretera entrará dentro del Sistema de Comercio de Emisiones, conocido como ETS2. Esto implica que las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte por carretera se gravarán a partir de 2028, con su correspondiente reflejo en los precios de los combustibles correspondientes. Por tanto, es necesario dar continuidad a las medidas establecidas en los años anteriores para fomentar el transporte público.

Adicionalmente, estas medidas se han mostrado de gran éxito en la consolidación del uso del transporte público, especialmente en aquellos colectivos donde el precio es un factor determinante, así como en el incremento de la demanda de los servicios. Por esta razón, es necesario mantener esta tendencia a través de la implantación de los sistemas de ayudas previstos en este real decreto-ley durante 2027. La no adopción de todas estas medidas provocaría serias dificultades en la consecución de los objetivos de descarbonización, reduciendo la capacidad de mitigación ante los actuales efectos del cambio climático.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

En cuanto a la acreditación de «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4), tales extremos quedan suficientemente acreditados, pues las medidas adoptadas responden directamente a la finalización, el 31 de diciembre de 2026, del régimen de ayudas vigente y a la necesidad de disponer de cobertura presupuestaria desde el 1 de enero de 2027, y el transporte público es esencial para el funcionamiento general de la economía de nuestro país.

En el caso de las concesiones de servicios de transporte regular de viajeros de uso general por carretera competencia de la Administración General del Estado, resulta de extraordinaria necesidad adoptar medidas urgentes para mantener el impulso a la demanda de transporte, y reforzar la viabilidad de este medio de transporte esencial en España.

Por otro lado, el transporte ferroviario se configura como herramienta esencial en la consecución de objetivos medioambientales, especialmente en el contexto de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, el incremento de la eficiencia energética y la mejora de la sostenibilidad del transporte. El fomento de este sector puede igualmente incentivar una mayor conciencia ambiental en las nuevas generaciones, contribuyendo al desarrollo de una cultura de transporte más ecológica y responsable, en línea con el cambio de paradigma hacia unas tendencias de movilidad más sostenible.

Asimismo, deben habilitarse de forma urgente los mecanismos presupuestarios precisos para atender obligaciones económicas derivadas de las bonificaciones aplicadas a las familias numerosas en los servicios ferroviarios de competencia estatal y de la subvención al tráfico aéreo regular. La ausencia de una cobertura presupuestaria suficiente para hacer frente a estos compromisos podría comprometer el adecuado funcionamiento del sistema de compensación previsto y generar distorsiones en la gestión financiera de los operadores afectados, lo que justifica la adopción inmediata de las medidas previstas.

Del mismo modo, resulta urgente ampliar los créditos destinados a las bonificaciones al transporte marítimo y aéreo de los residentes no peninsulares y a las subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías, para ajustar su dotación a las necesidades previstas. En ausencia de Presupuestos aprobados para dicho ejercicio, esta ampliación es necesaria para garantizar desde el 1 de enero de 2027 la cobertura de unas ayudas esenciales para la conectividad y la cohesión territorial de los territorios no peninsulares.

El desarrollo del régimen previsto en el artículo 213 del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, hace necesaria la introducción de determinados ajustes en su regulación con el fin de completar y precisar los elementos esenciales que permitan su efectiva aplicación. La modificación que se incorpora mediante este real decreto-ley tiene por objeto dotar de la necesaria seguridad jurídica y operatividad al régimen de avales del Estado destinado a facilitar la financiación de inversiones para la renovación y modernización de la flota mercante naviera española, contribuyendo así a la mejora de su desempeño medioambiental.

La adopción inmediata de esta medida posibilita la puesta en funcionamiento de un instrumento de apoyo financiero llamado a desempeñar un papel relevante en la adaptación del sector marítimo a las necesidades en materia de descarbonización, eficiencia energética y reducción de emisiones. La aprobación de esta modificación supondrá un respaldo a inversiones de elevada magnitud y largo período de retorno esenciales para la consecución de los objetivos de sostenibilidad perseguidos. El escenario descrito amerita la urgencia existente en la aprobación de las medidas, de modo que resulta patente que estas no pueden ser adoptadas mediante los instrumentos normativos ordinarios, pues el decreto-ley es un instrumento jurídico excepcional, cuyo empleo solo se justifica cuando el recurso a aquellos instrumentos no permitiría acometer con la urgencia necesaria la situación extraordinaria definida.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

Ello constituye el presupuesto habilitante para la adopción de forma extraordinaria y urgente de las disposiciones contenidas en este real decreto-ley, existiendo los dos elementos que la doctrina constitucional viene exigiendo en el control de la concurrencia de este presupuesto habilitante: los motivos que, habiendo sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación, hayan sido explicitados de una forma razonada, y la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a la misma (STC 126/2016, de 7 de julio, FJ 2).

Asimismo, en ausencia de una Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2027, resulta necesario aprobar mediante este real decreto-ley las modificaciones presupuestarias precisas para asegurar la cobertura financiera de las ayudas previstas desde el 1 de enero de 2027. La conexión entre la situación de urgencia y las medidas adoptadas deriva de la necesidad de disponer, antes del inicio del ejercicio, de cobertura presupuestaria suficiente para atender las obligaciones económicas previstas, sin que la tramitación de una ley por el procedimiento legislativo ordinario, ni la espera a la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado para 2027, permitan garantizar dicha disponibilidad en el plazo requerido.

Por todo lo expresado anteriormente, concurren de esta forma las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad, que constituyen el presupuesto habilitante exigido al Gobierno por el artículo 86.1 de la Constitución Española para dictar decretos-leyes, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional citada: una situación de necesidad fundamentada en datos concretos; la urgencia de las medidas que deben aplicarse respecto a esta situación de necesidad, que no puede atenderse acudiendo al procedimiento legislativo de urgencia; y la existencia de una conexión entre la situación de urgencia definida y las medidas concretas adoptadas para afrontarla.

IV

En lo que respecta al régimen de las comunidades autónomas, se trata de un límite que la doctrina del Tribunal Constitucional ha considerado de modo flexible y finalista, de manera que, como sintetiza la STC 23/1993, de 21 de enero (FJ.2): «… ha de tenerse en cuenta que el artículo 86.1 CE utiliza un término «régimen de las comunidades autónomas» más extenso y comprensivo que el mero de «Estatutos de Autonomía», por lo que dicha expresión ha de ser interpretada, como ha dicho la STC 29/1986 «en el sentido de que el decreto-ley no puede afectar al régimen constitucional de las comunidades autónomas, incluida la posición institucional que les otorga la Constitución». De ese «régimen constitucional» forman parte los Estatutos, que no pueden ser alterados por un decreto-ley, pero también se incluyen otras leyes estatales atributivas de competencias, que forman parte del bloque de constitucionalidad, así como las leyes atributivas de competencia del artículo 150.1 CE, las leyes de armonización del artículo 150.3, y las leyes orgánicas a que se refiere el artículo 150.2 CE Por tanto, el decreto-ley no puede regular objetos propios de aquellas leyes que, conforme al artículo 28.1 LOTC hayan sido aprobadas, dentro del marco constitucional, para delimitar las competencias del Estado y de las diferentes comunidades autónomas o para regular o armonizar el ejercicio de las competencias de éstas.

Ciertamente, el ejercicio de las competencias de un ente puede afectar en alguna medida a las del otro. Pero cuando la Constitución veda al decreto-ley «afectar» al régimen de las comunidades autónomas, se refiere a una delimitación directa y positiva de las competencias mediante tal instrumento normativo, y no a cualquier regulación que indirectamente «incida» en las competencias autonómicas. De otro modo, se vaciarían prácticamente de contenido los ámbitos de regulación sobre los que el decreto-ley puede proyectarse, puesto que es muy difícil encontrar un objeto normativo en el que no incida de uno u otro modo alguna competencia autonómica.

Por lo que respecta a la regulación de ayudas en materias cuya competencia exclusiva recae sobre el Estado que establece el presente real decreto-ley, no existe

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

afectación al régimen de las comunidades autónomas en el sentido del artículo 86.1 de la Constitución y la jurisprudencia constitucional descrita.

Por otra parte, en relación con las ayudas vinculadas con los servicios que Renfe Viajeros, S.M.E., SA, presta en virtud de convenios o contratos con las administraciones autonómicas, el límite que la doctrina del Tribunal Constitucional ha considerado en la mencionada STC 23/1993, de 21 de enero, tiene, una vez más, carácter flexible y finalista (FJ.2): «Más allá de ese «régimen constitucional», el campo normativo de los decretos-leyes se corresponde con la competencia legislativa del Estado, no existe obstáculo constitucional alguno para que el decreto-ley, en el ámbito de la competencia legislativa que corresponde al Estado pueda regular materias en las que una Comunidad Autónoma tenga competencias, pero en las que incida una competencia legislativa del Estado, siempre que esa regulación no tenga como fin atribuir competencias o delimitar positivamente la esfera de competencias de las comunidades autónomas».

V

El presente real decreto-ley se configura de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Así, atendiendo al principio de necesidad, éste se apoya en el interés general en el que se fundamentan las medidas recogidas. Tal y como se ha recogido, el real decreto-ley responde a la necesidad de garantizar la cohesión territorial y de facilitar el uso del transporte público a los ciudadanos mediante la reducción del precio de los títulos multiviaje y los abonos que facilite la utilización de los diferentes modos de transporte tanto estatales, como autonómicos y locales, de manera que se ofrezca una alternativa de movilidad sostenible a la ciudadanía que sea económicamente accesible para el conjunto de la sociedad.

En este sentido, al mismo tiempo que se cubre la necesidad de acceso al transporte público, también se cubre la necesidad de descarbonización del transporte, así como la necesidad de cumplir con los objetivos nacionales e internacionales en materia de descarbonización.

Por lo que respecta a la eficacia, ésta queda contrastada por el éxito obtenido en los programas de ayudas establecidos entre 2022 y 2026. El real decreto-ley es el instrumento más inmediato para garantizar la consecución de los citados principios. Mediante esta forma jurídica se agilizan los trámites respecto al resto de vehículos normativos posibles: la tramitación de una ley ordinaria o de un real decreto de concesión directa de subvenciones requerirían unos tiempos de tramitación incompatibles con la puesta en funcionamiento de las medidas el 1 de enero de 2027, lo que impediría darle continuidad a los abonos y títulos multiviaje bonificados actualmente, más aún si se tiene en cuenta la celebración de elecciones generales el 29 de noviembre de 2026. Del mismo modo, la utilización de este instrumento normativo permite garantizar la continuidad del régimen de avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la construcción, adquisición y transformación de buques, evitando interrupciones en su aplicación y proporcionando certidumbre a los operadores económicos afectados.

Se respeta asimismo el principio de proporcionalidad, porque se contiene la regulación meramente imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados.

A su vez, la norma respeta el principio de seguridad jurídica, toda vez que resulta coherente con el vigente ordenamiento jurídico y establece de manera clara las condiciones de las obligaciones de servicio público y los mecanismos de compensación y liquidación a las empresas que prestan el servicio de transporte. Así, si bien la norma establece que las subvenciones recogidas en la misma están exentas del cumplimiento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, establece que, en

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

todo caso, las normas reguladoras de las ayudas respetarán los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos destinados a tal fin.

Asimismo, es coherente con el resto de las normas con las que guarda especial relación, en concreto, con la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, ya que se rige por lo establecido en esta, y por la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, al dar cumplimiento al mandato establecido en la misma de que la ciudadanía pueda disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo.

En cuanto al principio de transparencia, esta norma, si bien está exenta de los trámites de consulta pública, audiencia e información pública por tratarse de un real decreto-ley, tal y como autoriza el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, define claramente sus objetivos, medidas y causas, reflejados tanto en su parte expositiva como en la memoria que lo acompaña. Así, en el presente preámbulo se ha recogido el objeto de la norma, el fin que se desea conseguir y se detalla el contenido de la misma.

Por último, en relación con el principio de eficiencia, en este real decreto-ley se ha procurado que la norma genere las menores cargas administrativas para los ciudadanos. Asimismo, la norma contribuye a la racionalización de la gestión de los recursos públicos, como principio de buena regulación, al haberse establecido las bonificaciones necesarias para conseguir el fin que se persigue con la misma. De esta manera, se ha optado por dar continuidad a medidas establecidas, que ya suponían una racionalización de las ayudas establecidas en las anualidades anteriores y que se han demostrado exitosas para los fines perseguidos. Además, la norma incorpora un mecanismo que permite adecuar en el segundo semestre de 2027 la ayuda vinculada al descuento de carácter general, lo que contribuye a una asignación eficiente de los recursos públicos.

VI

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.ª, 149.1.14.ª, 149.1.17.ª, 149.1.20.ª y 149.1.21.ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, la competencia exclusiva en materia de Hacienda general, la competencia exclusiva en materia de marina mercante, y la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, por suplencia, el Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de Economía, Comercio y Empresa, en virtud del Real Decreto 975/2026, de 4 de noviembre, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de noviembre de 2026,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones relativas a los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado

Artículo 1. *Medidas de promoción del uso del transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado.*

1. Los usuarios recurrentes de los servicios públicos de transporte por carretera de competencia de la Administración General del Estado tendrán derecho a las bonificaciones del precio del billete en los términos establecidos en los siguientes apartados.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

2. Los concesionarios crearán, sin perjuicio de la situación administrativa de la concesión, los siguientes abonos y títulos multiviaje:

a) Desde el 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2027:

1.º Para cada origen-destino de los servicios públicos que gestionan, un abono nominativo para niños nacidos entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2027 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con descuento del 100 % calculado sobre la tarifa máxima admisible para el origen destino que sea adquirido con validez hasta el 31 de diciembre de 2027.

2.º Un abono de 10 viajes con un 40 % de descuento sobre el precio del billete calculado sobre la tarifa máxima admisible para el origen-destino que se haya adquirido. Las condiciones de validez y utilización serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

3.º Un abono mensual nominativo con descuento del 50 % calculado sobre la tarifa máxima admisible para el origen-destino que se haya adquirido, y con un precio de adquisición calculado en función del descuento y el origen-destino adquirido. Será válido durante treinta días naturales desde la fecha de inicio de vigencia.

4.º Un abono nominativo para jóvenes nacidos entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2012 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con descuento del 70 % calculado sobre la tarifa máxima admisible para el origen-destino que se haya adquirido, y con un precio de adquisición calculado en función del descuento y el origen-destino adquirido. Será válido durante treinta días naturales desde la fecha de inicio de vigencia.

b) Desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2027, para su uso en todos los origen-destino de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado, con las condiciones establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible:

1.º Un abono nominativo de tarifa única, con validez de treinta días desde la fecha de inicio de vigencia, con la tarifa que se establezca por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

2.º Un abono nominativo de tarifa única para jóvenes y niños nacidos entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2027 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez de treinta días desde la fecha de inicio de vigencia, con la tarifa que se establezca por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible podrán establecerse también las condiciones para la utilización de los abonos definidos en la letra b) del apartado anterior en los servicios operados por Renfe Viajeros, S.M.E., SA, de Cercanías y Rodalies de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, así como en los servicios de Media Distancia, incluidos los servicios de Media Distancia de Rodalies, que se presten tanto por la red de ancho convencional como por la de ancho métrico, declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, incluyendo el servicio Avant entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio Avant entre el origen destino Madrid-Salamanca y el servicio Avant de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones y en el servicio Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, excluido el origen destino Barcelona Tarragona, así como en otros servicios de titularidad pública que puedan adherirse a los programas de promoción del transporte público del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. Dado el carácter multimodal de estos abonos y su posible uso en cualquier servicio de transporte competencia de la Administración General del Estado, los ingresos que

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

reciban las empresas comercializadoras por la venta de los abonos definidos en la letra b) del apartado 2. de este artículo no se considerarán en ningún caso ingresos por tarifa.

5. Por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerán las condiciones de comercialización, utilización, vigencia y caducidad de los títulos de viaje, la limitación en el número de títulos con descuento, u otras limitaciones o condiciones que se consideren necesarias, así como las obligaciones a cumplir por los concesionarios y las necesarias para establecer la operativa necesaria para vincular la aplicación de los descuentos a las condiciones establecidas en este artículo.

6. La condición de la empresa como concesionaria de transporte regular de viajeros por carretera será acreditada mediante certificado emitido por el órgano competente de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril expresando dicha circunstancia.

Artículo 2. *Liquidación a los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado.*

1. En el primer semestre de 2027 la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril abonará, en concepto de anticipo a cuenta de las medidas de reducción del precio de los abonos y títulos multiviaje establecidas en el artículo 1, a cada uno de los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de competencia de la Administración General del Estado, sin perjuicio de la situación administrativa en la que se encuentre la concesión, la cantidad resultante de aplicar el 10 % al total de los ingresos por venta de títulos correspondientes al ejercicio 2019, tal y como quedó acreditado en la presentación de las cuentas conforme a lo establecido por la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general correspondientes a dicho ejercicio.

Estos pagos anticipados podrán realizarse sin necesidad de garantías, quedando exonerados los concesionarios de la necesidad de su constitución.

No tendrán derecho a dicho anticipo las empresas que no hayan presentado las últimas cuentas a que estén obligados.

2. Se realizarán al menos dos liquidaciones. Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerá la metodología y las fechas de las liquidaciones a efectuar sobre los títulos de transporte objeto de las ayudas utilizadas, siempre que los servicios sigan prestándose en las mismas condiciones exigidas en el contrato. El anticipo a cuenta regulado en el apartado anterior se irá deduciendo, hasta agotarlo, de las liquidaciones que resulten positivas. Una vez agotada la cantidad anticipada, se abonará al concesionario el importe no cubierto por el anticipo y las liquidaciones posteriores que resultaran positivas. En caso de que el resultado de la liquidación resultara negativo se practicará la liquidación a cero y el importe de ese saldo negativo se descontará de las siguientes liquidaciones.

3. Finalizado el periodo de vigencia de la medida, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril practicará a cada concesionario, sin perjuicio de la situación administrativa de la concesión, la liquidación definitiva de los títulos de transporte utilizados.

El resultado de la liquidación será abonado al concesionario, en su caso, durante el siguiente ejercicio presupuestario a la finalización de la vigencia de la medida. En el caso de que la liquidación fuera negativa deberá reintegrarse la cantidad por parte del concesionario en ese mismo periodo.

En relación con los contratos de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera que se suscribieran en el año 2020 o siguientes, se aplicará lo dispuesto en los apartados anteriores, si bien el anticipo a cuenta se calculará aplicando el porcentaje del 10 % al valor anual estimado del contrato reflejado en el pliego de bases de la licitación.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

4. Se aprueba la concesión de un crédito extraordinario en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 477 «Ayudas para reducción del precio de títulos multiviaje y la mejora de los servicios en las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la AGE», por importe de 85.000 miles de euros. La financiación del crédito extraordinario se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

CAPÍTULO II

Disposiciones relativas a los títulos de transporte correspondientes a Renfe Viajeros, S.M.E., SA

Artículo 3. *Medidas de promoción del uso de los servicios de transporte ferroviario prestados por Renfe Viajeros, S.M.E., SA, declarados como obligación de servicio público.*

1. Los usuarios recurrentes de Cercanías y Rodalies y de los servicios ferroviarios de Media Distancia que se presten tanto por la red de ancho convencional, como por la de ancho métrico, así como en tramos específicos de la red de altas prestaciones y líneas de Alta Velocidad, declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, tendrán derecho a las bonificaciones del precio del billete previstas en los siguientes apartados.

2. Renfe Viajeros, S.M.E., SA, creará desde el 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2027:

a) Para cada uno de los núcleos de Cercanías y de Rodalies en los que, a fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley se aplica tarificación zonal de cercanías de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, los siguientes abonos y títulos multiviaje:

1.º Un abono de 10 viajes por zonas y núcleo con las condiciones y precios establecidos en sus tarifas habituales, válidos para ser utilizados durante un año desde la fecha de inicio de vigencia. Las condiciones de utilización serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

2.º Un abono mensual nominativo de tarifa única 20 euros, con validez de un mes desde la fecha de inicio de vigencia, que podrá ser utilizado para todas las zonas de cada núcleo. Este abono podrá ser utilizado en el resto de núcleos en las condiciones de validez y utilización que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

3.º Un abono mensual nominativo de tarifa única 10 euros, para jóvenes nacidos entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2012 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez de un mes desde la fecha de inicio de vigencia que podrá ser utilizado para todas las zonas de cada núcleo. Este abono podrá ser utilizado en el resto de núcleos en las condiciones de validez y utilización que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

4.º Un abono nominativo sin coste para niños nacidos entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2027 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez hasta el 31 de diciembre de 2027, y que podrá ser utilizado para todas las zonas de cada núcleo. Este abono podrá ser utilizado en el resto de núcleos, con las condiciones de validez y utilización que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

b) Para cada origen-destino de los servicios ferroviarios de Media Distancia que se presten tanto por la red de ancho convencional, como por la de ancho métrico, declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, incluyendo el servicio Avant entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio Avant entre el origen destino Madrid-Salamanca y el servicio Avant de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones y en el servicio Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, excluido el origen destino Barcelona Tarragona, los siguientes abonos y títulos multiviaje:

1.º Un abono de 10 viajes con un 40 % de descuento sobre los precios establecidos para estos abonos en su tarifa Exprés (T2), válidos durante un año desde la fecha de inicio de vigencia y que podrá ser utilizado en todos los trenes de Media Distancia para el origen destino que se haya adquirido.

2.º Un abono mensual nominativo con un 40 % de descuento sobre los precios establecidos para estos abonos en su tarifa Exprés (T2), con validez de un mes desde la fecha de inicio de vigencia, y que podrá ser utilizado en todos los trenes de Media Distancia para el origen destino que se haya adquirido.

3.º Un abono mensual nominativo para jóvenes nacidos entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2012 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con 50 % de descuento sobre el abono mensual establecido en el punto 2.º con validez de un mes desde la fecha de inicio de vigencia, y que podrá ser utilizado en todos los trenes de Media Distancia para el origen destino que se haya adquirido.

4.º Un abono nominativo para niños nacidos entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2027 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con un 100 % de descuento sobre el abono mensual establecido en el punto 2.º con validez hasta el 31 de diciembre de 2027, y que podrá ser utilizado en todos los trenes de Media Distancia para el origen destino que se haya adquirido.

3. Renfe Viajeros, S.M.E., SA, creará desde el 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2027, para su utilización indistinta en todos los trenes de Media Distancia, incluidos los de Media Distancia por ancho métrico y los de Media Distancia de Rodalies, y en los núcleos de Cercanías y Rodalies de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, incluyendo el servicio Avant entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio Avant entre el origen destino Madrid-Salamanca y el servicio Avant de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones y en el servicio Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, excluido el origen destino Barcelona Tarragona:

a) Un abono nominativo de tarifa única, con validez de treinta días desde la fecha de inicio de vigencia, con la tarifa que se establezca por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

b) Un abono nominativo de tarifa única, para jóvenes y niños nacidos entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2027 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez de treinta días desde la fecha de inicio de vigencia, con la tarifa que se establezca por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. Por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible podrán establecerse también las condiciones para la utilización de los abonos definidos en el apartado 3 de este artículo en los servicios regulares de transporte por carretera competencia de la Administración General del Estado, así como en otros servicios de titularidad pública que puedan adherirse a los programas de promoción del transporte público del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

5. Desde el 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2027, los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios de Avant, declarados como obligación de servicio público, excepto los servicios entre Ourense y A Coruña y el origen destino Madrid-Salamanca, así como los servicios de Media Distancia en la relación Murcia-Alicante prestados sobre la red de altas prestaciones, y el Avant Exprés Barcelona-Tortosa, que se regularán por lo recogido en los apartados 2.b) y 3 de este artículo, podrán beneficiarse de un descuento del 50 %. Este porcentaje de descuento podrá ser modificado mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, indicando asimismo el periodo de aplicación de la medida. Quedan excluidos de la aplicación del presente apartado los títulos de ida y vuelta.

6. Por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerán y concretarán las condiciones de venta y de utilización, vigencia y caducidad de los títulos de viaje, la limitación en el número de títulos con descuento, u otras condiciones que se consideren necesarias en relación con los abonos recogidos en los apartados anteriores.

7. Las medidas establecidas en los apartados anteriores, serán directamente aplicables a los distintos servicios competencia de la Administración General del Estado, incluidos en el contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.M.E., SA, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de «Cercanías», «Media Distancia Convencional», «Alta Velocidad media distancia (Avant)» y «Ancho métrico», competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027.

8. En relación con los servicios que Renfe Viajeros, S.M.E., SA, presta en Cataluña y el País Vasco y que son de competencia autonómica, entre el 1 de enero de 2027 y el 31 de diciembre de 2027, la Generalitat de Catalunya y el Gobierno del País Vasco deberán aceptar expresamente la aplicación de las condiciones previstas en este artículo para que puedan ser efectivas, mediante escrito remitido en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, por parte de la persona titular de la Consejería con competencias en materia de transporte, a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

9. En relación con los servicios regulares, no turísticos, que Renfe Viajeros, S.M.E., SA, presta sobre la Red Ferroviaria de Interés General en virtud de convenios o contratos con las administraciones autonómicas, para su inclusión en la medida establecida en este artículo estas administraciones deberán aceptar expresamente la aplicación de las condiciones previstas en este artículo, mediante escrito remitido en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, por parte de la persona titular de la Consejería con competencias en materia de transporte, a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

Artículo 4. *Liquidación a Renfe Viajeros, S.M.E., SA.*

1. Se realizarán al menos dos liquidaciones. Además, podrá realizarse un anticipo por las cantidades devengadas y no abonadas. Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerán las fechas y la metodología de las liquidaciones, y en su caso el anticipo, a efectuar sobre los títulos de transporte objeto de las ayudas utilizadas. En el caso de que esta liquidación sea positiva, se le abonará a Renfe Viajeros, S.M.E., SA, la diferencia.

2. Finalizado el periodo de vigencia de la medida, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril practicará a Renfe Viajeros, S.M.E., SA, la liquidación definitiva de los títulos de transporte utilizados durante el periodo de vigencia de la medida.

El resultado de la liquidación definitiva será abonado a Renfe Viajeros, S.M.E., SA, en su caso, durante el ejercicio presupuestario siguiente a la finalización de la vigencia

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

de la medida. En el caso de que la liquidación fuera negativa deberá reintegrarse la cantidad por parte de Renfe Viajeros, S.M.E., SA, en ese mismo periodo.

3. Se aprueba la concesión de un suplemento de crédito en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 445 «Ayudas para reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros, S.M.E., SA», por importe de 186.400 miles de euros. La financiación del suplemento de crédito se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

4. Las subvenciones y ayudas contempladas en el presente capítulo no tendrán la consideración, a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de subvenciones vinculadas al precio de conformidad con lo establecido en el artículo 78.Dos.3.º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no integrando por tanto la base imponible de operaciones gravadas al citado impuesto.

CAPÍTULO III

Ayudas directas al transporte colectivo urbano e interurbano competencia de las comunidades autónomas y de entidades locales

Artículo 5. *Ayudas directas al transporte terrestre de viajeros.*

Mediante el presente capítulo se establece un sistema de ayudas directas en el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2027, sin perjuicio de lo previsto en la disposición adicional sexta respecto de la ayuda establecida en el artículo 8.c), para la concesión de apoyo financiero a las comunidades autónomas y entidades locales que ostenten la titularidad de los servicios de transporte terrestre colectivo urbano o interurbano en los que se validen los títulos que se bonifiquen, así como a los entes locales supramunicipales que agrupen varios municipios, creados por normas de rango legal y que presten servicio de transporte público colectivo, que cumplan las condiciones a las que se hace referencia en el artículo 7.

Artículo 6. *Objeto de las ayudas.*

Las ayudas van dirigidas a la reducción de precios de los siguientes títulos de transporte colectivo terrestre:

a) Títulos multiviaje y abonos dirigidos a la población infantil y juvenil.

b) Otros títulos multiviaje y abonos, excluidos el billete de ida y vuelta y los títulos turísticos de cualquier naturaleza similar.

Artículo 7. *Beneficiarios.*

1. Los beneficiarios del sistema de ayudas serán las comunidades autónomas y entidades locales, que ostenten la titularidad de los servicios de transporte público colectivo urbano o interurbano, así como los entes locales supramunicipales que agrupen varios municipios, creados por normas de rango legal y que presten servicio de transporte público colectivo, con independencia de la modalidad de gestión del mismo, incluyendo ayuntamientos, diputaciones provinciales, diputaciones forales, consejos y cabildos insulares, así como mancomunidades, y comarcas, que hayan implantado desde el 1 de enero de 2027, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027, los descuentos en sus títulos multiviaje y abonos de transporte a que se refiere el artículo 8. No obstante, el mantenimiento entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2027 del descuento previsto en el artículo 8.c) quedará sujeto a lo que, en su caso, acuerde el Consejo de Ministros de conformidad con la disposición adicional sexta.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

En caso de que la implantación efectiva sea posterior al 1 de enero y no sobrepase el 1 de marzo de 2027, deberán habilitar, respecto a los días en que no hubiera estado implantada la medida, o bien un procedimiento de reintegro a los usuarios del servicio de la parte proporcional del precio con respecto a los días en que no hubiera estado implantada la medida, o bien la aplicación de un descuento adicional proporcional sobre el precio de los títulos ya bonificados.

2. Para poder ser beneficiario de las ayudas será condición necesaria que las comunidades autónomas o entidades locales tengan implantado un sistema de tarifas para títulos multiviaje y abonos, excluido el billete de ida y vuelta y los títulos turísticos o de cualquier naturaleza similar, de los servicios de transporte terrestre de su competencia.

3. Cuando se trate de entidades locales, la condición de beneficiario estará supeditada:

a) En el caso de municipios de más de 50.000 habitantes y territorios insulares, a la pertinente acreditación, mediante declaración responsable, o bien de disponer de una zona de bajas emisiones activa en su territorio, o bien de implantarla y que se encuentre en funcionamiento durante 2027, de conformidad con la obligación legal establecida en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

b) En el caso de municipios de 20.000 a 50.000 habitantes, a la presentación de un certificado o informe acreditativo, emitido por los servicios técnicos competentes de la comunidad autónoma o del Ayuntamiento, que analice la calidad del aire en el último periodo anual del que se disponga de datos, y determine que no se superan los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero. De no acreditarse esta condición, deberá presentarse la acreditación reflejada en la letra anterior.

c) En el caso de entes locales supramunicipales que agrupen varios municipios, para que el beneficiario pueda obtener la ayuda directa asignada, todos los municipios integrados en su ámbito de competencia deberán acreditar individualmente, según el caso, la condición reflejada en las letras a) y b) anteriores.

En caso de cumplimiento parcial de lo anterior, la ayuda máxima a otorgar o liquidar se reducirá gradualmente respecto de los importes nominales de la misma, aplicando un factor de corrección proporcional a los datos de población de los municipios que incumplan esta obligación respecto del total de la población de los municipios que integran dicha agrupación.

4. Las administraciones prestadoras del servicio podrán establecer las condiciones adicionales en su régimen tarifario habitual que consideren necesarias para que los usuarios puedan beneficiarse de las ayudas, respecto a la caducidad de los títulos de viaje, limitación en el número de títulos que se pueden adquirir en una misma operación de venta, u otras que consideren necesarias, con la finalidad de adecuar el periodo efectivo de reducción de precios o para evitar situaciones de abuso.

Artículo 8. *Cuantía de las ayudas y descuentos aplicables en los títulos multiviaje y abonos de transporte.*

La cuantía de las ayudas previstas en este capítulo se determinará de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Gratuidad en los abonos y títulos multiviaje infantiles:

La cuantía de la ayuda se determinará en los términos que se expresan en la disposición adicional primera. A estos efectos se considerará como población infantil los usuarios nacidos entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2027.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

b) Descuento del 50 % del importe de la tarifa en títulos joven:

La cuantía de estas ayudas se corresponderá con la pérdida de ingresos correspondientes al descuento del 50 % en los títulos multiviaje y abonos dirigidos a población joven, de los servicios de transporte terrestre competencia de las administraciones beneficiarias, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2027.

c) Descuento del 20 % del importe de la tarifa en abonos y títulos multiviaje, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2027, sin perjuicio de la posible revisión de dicho porcentaje durante el segundo semestre de 2027, en los términos previstos en la disposición adicional sexta.

Estas se corresponderán con la pérdida de ingresos correspondientes al descuento del 20 % en los títulos multiviaje y abonos de los servicios de transporte terrestre competencia de las administraciones beneficiarias, excluidos el billete de ida y vuelta y los títulos turísticos o de cualquier naturaleza similar y los indicados en los puntos a) y b) anteriores, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2027, sin perjuicio de lo que, respecto del periodo comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2027, acuerde el Consejo de Ministros de conformidad con la disposición adicional sexta.

En todos los casos anteriores el precio del título de transporte que será financiado con las ayudas se considerará tomando como referencia el régimen tarifario que el beneficiario tuviese implantado a 24 de noviembre de 2026, excepto en la gratuidad infantil.

Artículo 9. *Gestión de las ayudas.*

1. Mediante el presente real decreto-ley se procede a la convocatoria de estas ayudas, que se regularán por lo establecido en esta norma y por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, que contendrá, entre otros aspectos:

– La cuantía total máxima de las subvenciones convocadas dentro de los créditos disponibles.
– Plazo de presentación de solicitudes.
– Documentos e informaciones que deben acompañarse a la solicitud.
– Forma de acreditar los requisitos para solicitar la subvención.
– Plazo de resolución y notificación.

Los posibles beneficiarios que deseen acceder a las ayudas presentarán su solicitud en el procedimiento habilitado al efecto en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, mediante el formulario que a tal efecto estará disponible en la mencionada Sede Electrónica. Todas aquellas solicitudes, así como el resto de documentación del procedimiento, que sean presentadas en un procedimiento distinto al indicado serán inadmitidas.

2. Las solicitudes podrán presentarse hasta el 30 de abril de 2027, teniendo únicamente derecho al anticipo establecido en el artículo 12 aquellas que se presenten hasta el 31 de marzo del 2027 y que manifiesten expresamente su voluntad de percibirlo en el formulario de solicitud.

3. La solicitud irá acompañada de una declaración responsable de que el solicitante ostenta la titularidad de los servicios de transporte público colectivo urbano o interurbano, enumerando concretamente los servicios de su competencia, y del compromiso de la comunidad autónoma o entidad local solicitante, o de la entidad que tenga la competencia para ello, de implantación de una reducción del precio de los abonos y títulos multiviaje utilizables en sus servicios en los términos establecidos en el artículo anterior de este real decreto-ley y de financiar con cargo a sus propios

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

presupuestos, o por medio de los acuerdos que se alcancen en los convenios de colaboración o negocios jurídicos equivalentes en los que participen, la cuantía que resulte necesaria para compensar a las entidades y operadores de transporte por la aplicación de los descuentos a que se refiere el artículo 8, todo ello según el modelo que se pondrá a disposición a tal efecto en la Sede Electrónica. En dicha declaración responsable también se hará constar que el beneficiario se compromete, desde la recepción de la cuantía total de la subvención o del anticipo, a compensar en un plazo máximo de dos meses a las entidades u operadores de transporte que realicen los descuentos efectivos por la merma de ingresos y por los costes a los que se refiere el artículo 13, que haya supuesto la implantación de la medida. En caso de no proceder a dicho abono, se devengarán intereses de demora a favor de los operadores de transporte.

4. En la solicitud tendrá que figurar necesariamente la cuenta bancaria en la que deseen que se realice el abono, acompañándose del correspondiente certificado de titularidad de la cuenta bancaria. La comunidad autónoma o entidad local podrá solicitar que el abono se haga en una cuenta de titularidad del consorcio de transportes o entidad pública que gestione los servicios de transporte que son objeto de estas ayudas, con la finalidad de agilizar su aplicación a la financiación efectiva de la reducción del precio de los abonos y títulos multiviajes de transporte. En ese caso, deberá indicar expresamente en la solicitud su voluntad de ceder el derecho de cobro de las ayudas a la entidad pública que corresponda, así como la cuenta en la que se desee que se realice el abono y el titular de la misma. En todos los casos, en el momento del abono del pago, dicha cuenta deberá estar dada de alta en el Fichero Central de Terceros de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera.

5. Si se detectaran defectos u omisiones subsanables o se necesitara información complementaria, se requerirá al solicitante, mediante notificación electrónica, para que, en un plazo máximo de diez días hábiles, subsane las faltas o acompañe los documentos necesarios, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Artículo 10. *Procedimiento de concesión.*

1. La metodología para el cálculo del importe de la ayuda a conceder a cada solicitante, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 8, se fijará mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. La resolución podrá establecer factores correctores en función de la disponibilidad prevista de crédito para financiar la concesión.

Las ayudas se otorgarán mediante resolución de la persona titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa. La resolución de concesión distinguirá, en la ayuda prevista en el artículo 8.c), el importe correspondiente a cada semestre de 2027. La cuantía correspondiente al segundo semestre podrá modificarse mediante resolución del órgano concedente, cuando resulte necesario como consecuencia de la aplicación de lo previsto en la disposición adicional sexta.

2. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

3. El medio de publicación de todos los actos administrativos del procedimiento, surtiendo en todo caso los efectos de notificación, será la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. Las concesiones de las ayudas se dictarán por orden de presentación de solicitudes, una vez realizada la instrucción correspondiente, hasta el agotamiento del crédito presupuestario asignado para esta convocatoria. A estos efectos, en el caso de solicitudes que tengan que ser objeto de subsanación, se considerará como momento de la presentación aquel en el que ante el órgano instructor, tenga entrada la total

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

subsanación de la solicitud. No obstante, a los efectos de determinar el derecho al anticipo previsto en el apartado 2 del artículo 9, se tendrá en cuenta la fecha de presentación inicial de la solicitud.

Podrán dictarse resoluciones complementarias de concesión en el supuesto de eventuales aumentos sobrevenidos de crédito disponible, que posibiliten la concesión de ayudas respecto a solicitudes que hubieran resultado desestimadas inicialmente por agotamiento del crédito.

5. El órgano instructor, a la vista del expediente, formulará la propuesta de resolución provisional que contendrá la relación provisional de beneficiarios y la cuantía a percibir por cada uno de ellos. La resolución provisional se publicará en la Sede Electrónica, concediéndose un trámite de audiencia por plazo máximo de diez días hábiles, a contar desde el día siguiente a la publicación, para recepción de alegaciones.

6. Las alegaciones y documentación presentadas serán examinadas por el órgano instructor, quien elevará una propuesta de resolución definitiva al órgano concedente. Dicha propuesta deberá expresar la relación de beneficiarios para los que se propone la concesión de la ayuda y su cuantía, así como las condiciones de concesión y aceptación de la ayuda. La propuesta irá acompañada de un informe del órgano instructor en el que conste que de la información que obra en su poder se desprende que los beneficiarios cumplen todos los requisitos necesarios para acceder a las ayudas.

7. Recibida la propuesta y el informe del instructor, el órgano concedente dictará la resolución definitiva de concesión de las subvenciones, resolviendo de este modo el procedimiento. En la medida en que se vayan resolviendo las solicitudes podrán emitirse resoluciones parciales de concesión.

8. La resolución de concesión se notificará a los interesados en el plazo de diez días hábiles a partir de la fecha en que haya sido dictada, sin perjuicio de la remisión de la información correspondiente a la Base de Datos Nacional de Subvenciones. El plazo máximo en el que se notificará la resolución expresa de la convocatoria será de seis meses, contado desde el día siguiente a la fecha final del plazo de presentación de solicitudes. Transcurrido dicho plazo sin haberse notificado resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud por silencio administrativo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

9. Tras la notificación de la concesión de la subvención, se procederá al pago del anticipo que corresponda, en su caso.

10. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

11. La Dirección General de Estrategias de Movilidad elaborará un plan de actuación para comprobar la realización por los beneficiarios de las actividades subvencionadas, el cumplimiento de los requisitos establecidos para alcanzar la condición de beneficiario, y las obligaciones asumidas por los beneficiarios de acuerdo con la convocatoria realizada por este real decreto-ley, las resoluciones que se dicten de acuerdo con la facultad de desarrollo prevista en la disposición final tercera, así como en la resolución de concesión. El plan deberá recoger, en todo caso, los controles y comprobaciones mínimos reflejados en el artículo 17.

Los resultados de la aplicación de este plan, en su caso, servirán de base para la determinación de la correcta ejecución de la actividad subvencionada y de la acreditación de las liquidaciones que se reciban.

Artículo 11. *Cofinanciación por las entidades locales y las comunidades autónomas.*

Las comunidades autónomas y entidades locales competentes deberán financiar, con cargo a sus propios presupuestos, o por medio de los acuerdos que se alcancen en los convenios de colaboración o negocios jurídicos equivalentes en los que participen, la cuantía que resulte necesaria para cubrir, una vez aplicada la ayuda estatal, las pérdidas de ingresos en los porcentajes y por los períodos establecidos en el artículo 8 o, en su

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

caso, en el acuerdo del Consejo de Ministros previsto en la disposición adicional sexta, más los costes de implementación y financieros a que se refiere el artículo 13. En el caso de que dicho acuerdo reduzca o no extienda al segundo semestre de 2027 la ayuda prevista en el artículo 8.c), la obligación de cofinanciación establecida en este artículo no comprenderá la cobertura de la diferencia resultante para dicho periodo, sin perjuicio de que la comunidad autónoma o entidad local decida mantener el descuento con cargo a sus propios recursos.

Artículo 12. *Liquidación y pago de las ayudas.*

1. El pago del importe concedido se realizará en dos fases:

a) Un primer pago anticipado. Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se determinará el método de cálculo del citado pago anticipado, que en ningún caso podrá ser superior, para cada beneficiario, al importe de la anualidad concedida, ni globalmente al crédito presupuestado que para estas ayudas se disponga en la anualidad de 2027. En el caso de la ayuda prevista en el artículo 8.c), el pago anticipado se calculará exclusivamente sobre el importe correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2027, sin perjuicio del pago anticipado complementario que, en su caso, pueda preverse en el acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere la disposición adicional sexta respecto del segundo semestre.

b) Un pago final de liquidación con cargo al presupuesto consignado en la anualidad 2028, tras la presentación de la correspondiente cuenta justificativa.

2. El pago final de liquidación queda condicionado a la previa verificación por el órgano competente de la documentación justificativa acreditativa de la ejecución de la totalidad de la actividad y de la pérdida de ingresos asumida. En ningún caso el importe a abonar podrá superar acumuladamente el importe máximo concedido. La liquidación tendrá en cuenta, en su caso, las modificaciones de las condiciones de las ayudas que resulten de la aplicación de la disposición adicional sexta.

3. Las entidades beneficiarias presentarán entre el 1 de febrero y el 30 de abril de 2028 la justificación y liquidación referidas a los títulos de transporte emitidos en el período comprendido entre enero y diciembre de 2027. La justificación incluirá la acreditación del cumplimiento de los compromisos asumidos por el beneficiario en su solicitud, en la forma que se determine por el órgano concedente.

4. La competencia para comprobar la justificación de la subvención, así como la incoación e instrucción del procedimiento de reintegro corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Estrategias de Movilidad. La competencia para la resolución del procedimiento de reintegro corresponderá a la persona titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La resolución del procedimiento de reintegro pondrá fin a la vía administrativa.

5. Recibida la documentación de la justificación y liquidación, la Dirección General de Estrategias de Movilidad:

a) Realizará las comprobaciones oportunas del cumplimiento de las condiciones de concesión de las ayudas y de las obligaciones del beneficiario, sin perjuicio de las comprobaciones realizadas posteriormente por aplicación del plan establecido en el apartado 11 del artículo 10.

b) Practicará las correspondientes liquidaciones de gasto sobre los títulos de transporte objeto de las ayudas emitidas en el citado periodo.

c) Procederá a tramitar el abono del saldo correspondiente si fuera positivo.

d) En caso de existir un saldo negativo, incoará el procedimiento de reintegro del saldo correspondiente y lo instruirá hasta la propuesta de resolución definitiva.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

La acreditación de veracidad de las liquidaciones presentadas por los beneficiarios podrá efectuarse por cualquier medio admisible en derecho, todo ello sin perjuicio de los controles previstos en el artículo 17.

6. El importe del pago anticipado será descontado proporcionalmente en el pago final.

Artículo 13. *Afectación de los recursos.*

1. Los importes que perciban las comunidades autónomas y las entidades locales con cargo a los créditos presupuestarios que se autorizan deberán destinarse exclusivamente a financiar la prestación del servicio de transporte público urbano o interurbano y, en todo caso, a compensar en el plazo máximo de dos meses desde la recepción de las ayudas o anticipos de las mismas, a las entidades y operadores de transporte que realicen los descuentos efectivos por la merma de ingresos que haya supuesto la implantación de la medida. El incumplimiento del plazo de dos meses dará lugar a los intereses de demora y la indemnización por los costes de cobro en los términos previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, que serán soportados por la comunidad autónoma o entidad local correspondiente.

2. Esta compensación cubrirá al menos los menores ingresos obtenidos durante los meses de aplicación del descuento, los costes de implementación de la medida y los costes financieros en que pudieran haber incurrido, por el procedimiento que se acuerde por cada administración.

3. Con carácter general, los importes que perciban los ayuntamientos integrados en Consorcios de Transporte deberán transferirlos a estas entidades en la medida en que la reducción de ingresos como consecuencia de la implantación de los descuentos sea soportada por aquéllas. Esta disposición será de aplicación en todo caso a los ayuntamientos integrados en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid o en la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona.

4. Los importes que perciba el Área Metropolitana de Barcelona deberá transferirlos a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, en la medida en que la reducción de ingresos como consecuencia de la implantación de los descuentos sea soportada por esta.

Artículo 14. *Compatibilidad de las medidas de apoyo.*

1. Estas medidas de apoyo previstas en el presente capítulo son compatibles y acumulables con cualquier otra subvención o ayuda que pueda estarse concediendo con la finalidad de reducir el precio final de abono de los billetes multiviaje expedidos por los prestadores del servicio. En particular, serán compatibles con las ayudas y subvenciones a las entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano interior que se puedan regular en las leyes de Presupuestos Generales del Estado y con las subvenciones nominativas destinadas a la financiación del transporte público regular de viajeros que se puedan establecer en ellas.

2. No obstante, estas ayudas son incompatibles con aquéllas otras que, en reconocimiento del hecho insular, se otorguen a las comunidades autónomas de Illes Balears y Canarias para la implantación de un descuento específico en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas.

3. El importe de la ayuda en ningún caso podrá ser de tal cuantía que, aisladamente o en concurrencia con otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos, supere el coste de la actividad subvencionada.

4. Las ayudas previstas en este capítulo no podrán financiar la misma pérdida de ingresos que las compensaciones que perciban las comunidades autónomas y entidades locales por la utilización en sus servicios de los abonos de tarifa única regulados en los

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

artículos 1.2.b) y 3.3, respecto de los mismos servicios de transporte y periodos. Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible podrán establecerse los mecanismos de coordinación y los ajustes necesarios para garantizar el cumplimiento de lo previsto en este apartado.

Artículo 15. *Información, comunicación y visibilidad. Publicidad.*

Las comunidades autónomas o entidades locales que sean beneficiarias de estas ayudas deberán hacer llegar al usuario de los servicios de transporte información de que los descuentos implantados tienen financiación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, bien a través de la información ofrecida *online*, en los puntos de venta de los títulos de transporte o por los medios que se consideren más adecuados y proporcionados en función de la naturaleza de los servicios, los canales de venta y las características del beneficiario de las ayudas.

En cualquier caso, todas las actividades de comunicación o difusión sobre la implantación de los descuentos a que se hace referencia en esta norma deberán incluir de manera expresa que reciben financiación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, e incluirán el logotipo específico que estará disponible en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Asimismo, los títulos de transporte emitidos objeto de estas ayudas deberán incorporar el logotipo específico indicado en el párrafo anterior junto con la leyenda «Título de transporte financiado por el Gobierno de España. Más y mejor transporte público».

Artículo 16. *Reintegro.*

El incumplimiento total o parcial del objetivo o la no adopción del comportamiento que fundamenta la concesión de las ayudas dará lugar a su reintegro en los siguientes términos:

a) El incumplimiento de los requisitos recogidos en el artículo 7 dará lugar al reintegro íntegro de las cuantías percibidas.

b) El incumplimiento del resto de requisitos recogidos en los artículos 9.3, 11, 13, 15 y en el apartado 2 de la disposición adicional segunda, según las auditorías o certificados remitidos, dará lugar al reintegro en la parte proporcional que no haya cumplido los citados requisitos.

c) El incumplimiento de la obligación de justificación o la justificación insuficiente, en los términos establecidos en el artículo 12 y, en su caso, en las normas reguladoras de la subvención, que dará lugar al reintegro íntegro o parcial de las cuantías percibidas, según corresponda.

d) En el marco de las actuaciones de control recogidas en el artículo 17, la no remisión de la acreditación acerca del cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 7 del presente real decreto-ley o las auditorías o certificados de la intervención de la entidad local o autonómica correspondiente, según el tipo de beneficiario, recogidos en el artículo 17.2, en el plazo de un año desde la solicitud oficial del mismo por parte de la Dirección General de Estrategias de Movilidad, dará lugar al reintegro total de la ayuda concedida.

Como excepción a lo previsto en el capítulo VI para estas ayudas, para la gestión de los reintegros por incumplimientos se aplicará el procedimiento recogido en el capítulo II del título II de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y su normativa de desarrollo.

Artículo 17. *Control.*

1. Las entidades beneficiarias de estas ayudas deberán someterse a cualquier actuación de comprobación y control financiero que pueda realizar la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible u otro órgano designado por ésta, la

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

Intervención General de la Administración del Estado o el Tribunal de Cuentas, y a cualesquiera otras actuaciones de comprobación o control financiero que puedan realizar los órganos de control competentes, aportando para ello cuanta información les sea requerida.

2. De acuerdo con lo expuesto, la Dirección General de Estrategias de Movilidad deberá realizar una revisión del cumplimiento de los compromisos asumidos por parte de los beneficiarios, y en concreto:

a) Solicitar a los beneficiarios una acreditación acerca del cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 7.

Se comprobarán al menos un 30 % de las acreditaciones remitidas de acuerdo con el plan de actuación, para comprobar la realización por los beneficiarios de las actividades subvencionadas.

b) Solicitar a los beneficiarios una auditoría o certificado de la intervención de la entidad local o autonómica correspondiente, según el tipo de beneficiario, en el que se evidencie el cumplimiento de los requisitos recogidos en los artículos 13, 14 y 15, incluyendo la comprobación de que no se producen situaciones de doble financiación, y que se han dedicado los importes percibidos exclusivamente a financiar el servicio de transporte público urbano o interurbano y, en todo caso, a compensar en el plazo máximo de dos meses desde la concesión de las ayudas, a las entidades y operadores de transporte que apliquen efectivamente la gratuidad en los títulos infantiles por la merma de ingresos que haya supuesto la implantación de la medida. Todo ello de acuerdo con lo previsto en el artículo 13 de este real decreto-ley.

3. El plan de actuación para comprobar la realización por los beneficiarios de las actividades subvencionadas comprobará la recepción del 100 % de estas auditorías y certificados.

4. Sin perjuicio de lo establecido en los apartados 2 y 3, el órgano instructor podrá realizar cuantas actuaciones de comprobación estime oportunas para garantizar el correcto cumplimiento del objeto de la ayuda y de los requisitos establecidos en este capítulo.

Artículo 18. *Aspectos financieros.*

1. Se aprueba la concesión de dos créditos extraordinarios en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 41 «Dirección General de Estrategias de Movilidad», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre», uno en el concepto 450 «A Comunidades Autónomas para cofinanciar servicios de transporte colectivo», por importe de 445.702.604 euros, y otro en el concepto 466 «A Corporaciones Locales para cofinanciar servicios de transporte colectivo», por importe de 193.297.397 euros. La financiación de estos créditos extraordinarios se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

2. En caso de que sea necesario elevar la cuantía aprobada en cualquiera de las aplicaciones presupuestarias previstas para financiar estas ayudas a la vista de las solicitudes presentadas, y al mismo tiempo existiera un saldo sobrante en la otra aplicación, se podrán reajustar las cuantías de las aplicaciones presupuestarias entre sí mediante la correspondiente transferencia de crédito, a estos efectos no les serán de aplicación las limitaciones recogidas en el artículo 52 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

Igualmente, podrá adscribirse crédito adicional a cualquiera de las aplicaciones presupuestarias previstas en la convocatoria para financiar las ayudas, a la vista de las solicitudes presentadas, en el caso de que existan eventuales aumentos sobrevenidos de crédito disponible, previa tramitación del expediente de gasto correspondiente.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

CAPÍTULO IV

Disposiciones relativas al establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Comunidades Autónomas de Canarias y de las Illes Balears

Artículo 19. *Objeto y entidades beneficiarias.*

1. La Comunidad Autónoma de Canarias, en reconocimiento del carácter de servicio público esencial que ostenta el transporte regular de viajeros, conforme al artículo 8 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, será beneficiaria de una ayuda para la aplicación de un descuento del 100 % sobre el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre insular durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2027.

2. La Comunidad Autónoma de Illes Balears, en reconocimiento del carácter de servicio público esencial que ostenta el transporte regular de viajeros, conforme al artículo 15 del Real Decreto-ley 4/2019, de 22 de febrero, del Régimen Especial de las Illes Balears, será beneficiaria de una ayuda para la aplicación de un descuento del 100 % sobre el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre insular durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2027.

3. La participación de las entidades beneficiarias indicadas en los apartados anteriores en el régimen de ayudas de este capítulo estará condicionada a la implantación de un sistema de tarifas para títulos multiviaje y abonos, excluido el billete de ida y vuelta y los títulos turísticos o de cualquier naturaleza similar, de los servicios de transporte terrestre que se presten íntegramente en su ámbito territorial y que participen en el programa de ayudas.

4. Las comunidades autónomas beneficiarias deberán financiar, con cargo a sus propios presupuestos, la cuantía que resulte necesaria, una vez aplicada la ayuda estatal, para cubrir, en su caso, los costes de implementación de la medida y los costes financieros en que puedan haber incurrido, por el procedimiento que se acuerde por cada administración.

Artículo 20. *Procedimiento de concesión.*

1. Mediante el presente real decreto-ley se procede a la convocatoria de estas ayudas, que se regularán por lo establecido en esta norma y por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Para la concesión de cada ayuda, en el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, la comunidad autónoma beneficiaria deberá presentar en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, un certificado firmado por la persona titular de la consejería con competencias en transporte, que acredite que desde el 1 de enero de 2027 y hasta la fecha de firma del certificado se ha implantado la gratuidad en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas; y que existe el compromiso de mantener la medida hasta el 31 de diciembre de 2027.

3. La presentación del documento anterior deberá ir acompañada de la siguiente documentación:

a) Declaración responsable de las entidades locales integradas en el territorio de la comunidad autónoma que van a aplicar los descuentos certificando que prestan servicios de transporte público colectivo terrestre urbano o interurbano.

b) Compromiso de las entidades competentes de los servicios de transporte público colectivo terrestre integradas en el ámbito territorial de las entidades beneficiarias de financiar con cargo a sus propios presupuestos la cuantía que resulte necesaria para compensar a las entidades y operadores de transporte por la aplicación del descuento,

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

los costes de implementación de la medida y los costes financieros en que puedan haber incurrido.

c) Compromiso de la entidad beneficiaria en el que se hará constar que el beneficiario se compromete, desde la concesión de la cuantía total de la subvención o anticipo, a compensar en un plazo máximo de dos meses a las entidades u operadores de transporte que realicen los descuentos efectivos por la merma de ingresos que haya supuesto la implantación de la medida.

d) Designación de cuenta bancaria de abono de la subvención. En caso de que la cuenta no se encuentre dada de alta en el Fichero Central de Terceros de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, deberá presentarse también el correspondiente certificado de titularidad de la cuenta bancaria.

4. Las ayudas se otorgarán mediante resolución de la persona titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Estrategias de Movilidad. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

5. Las solicitudes se presentarán por medios electrónicos, a través de la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de conformidad con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el plazo máximo de dos meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley.

Las solicitudes deberán ajustarse al contenido de los formularios, modelos de declaraciones responsables y los demás documentos electrónicos a cumplimentar en las diferentes fases del procedimiento que estarán disponibles en la mencionada Sede Electrónica.

Finalizado el plazo de presentación de solicitudes, en el caso de aquellas en las que se detecten defectos u omisiones subsanables o que se requiera información complementaria, se requerirá al solicitante para que, en un plazo máximo de diez días hábiles subsane las faltas o acompañe los documentos necesarios, indicándole que si no lo hiciese se le tendrá por desistido de su solicitud, previa resolución dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de conformidad con su artículo 68.1.

6. El órgano instructor realizará un análisis de elegibilidad de las propuestas presentadas y, a la vista del expediente, una vez realizadas las comprobaciones de cumplimiento de los requisitos exigidos, emitirá una propuesta de resolución provisional motivada para cada uno de los beneficiarios en la que se propondrá la concesión o denegación de la ayuda y, en su caso, la cuantía de la misma, que será notificada a los interesados; asimismo, la propuesta concederá un plazo de diez días hábiles a contar desde la notificación para que los interesados formulen alegaciones, si lo estiman oportuno. Durante el plazo de alegaciones se podrá solicitar el desistimiento de la solicitud de ayuda.

Examinadas las alegaciones aducidas por los interesados, en su caso, el órgano instructor formulará propuesta de resolución definitiva al órgano concedente. La resolución definitiva aprobada por el órgano concedente será notificada a los beneficiarios.

En la resolución de concesión de la ayuda notificada a cada uno de los beneficiarios, que deberá ser motivada, se expresará la concesión o denegación de la ayuda y su cuantía. La resolución de concesión especificará la documentación, los datos y las certificaciones que deberán formar parte de la cuenta justificativa a presentar por la entidad beneficiaria para liquidar las ayudas.

7. El plazo máximo de resolución y notificación de la concesión de la ayuda será de seis meses a contar desde el día siguiente a la finalización del plazo de presentación de

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

solicitudes. Transcurrido el citado plazo máximo para resolver sin haberse notificado resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud por silencio administrativo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

De conformidad con lo establecido en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, la tramitación electrónica será obligatoria en todas las fases del procedimiento.

8. Con la concesión de esta ayuda, la Comunidad Autónoma beneficiaria procederá a compensar proporcionalmente a las administraciones gestoras o empresas gestoras de los servicios de transporte terrestre colectivo correspondientes.

Artículo 21. *Cuantía y financiación de la ayuda.*

1. La Comunidad Autónoma de Illes Balears será beneficiaria de una ayuda por importe de 63 millones de euros, distribuida en dos anualidades:

a) 40.950.000 euros en 2027.
b) 22.050.000 euros en 2028.

2. La Comunidad Autónoma de Canarias será beneficiaria de una ayuda por importe de 120 millones de euros, distribuida en dos anualidades:

a) 78.000.000 euros en 2027.
b) 42.000.000 euros en 2028.

3. Los beneficiarios tendrán derecho al pago de un anticipo por un importe equivalente al 65 % de la cuantía de la ayuda. El abono de los anticipos se realizará una vez concedida la ayuda en cada anualidad y sin necesidad de constituir garantía. Cada abono se realizará por transferencia bancaria a la cuenta bancaria indicada por la entidad beneficiaria en su solicitud.

4. Los beneficiarios deberán justificar el cumplimiento de la finalidad para la que se concedió la ayuda y de la aplicación de los fondos percibidos ante el órgano concedente o designado a tal fin. Para ello, los beneficiarios tendrán de plazo hasta el 30 de septiembre de 2028 para presentar las cuentas justificativas referidas a los títulos de transporte emitidos en el período comprendido entre enero y diciembre de 2027, con el desglose requerido y la documentación especificada en la resolución de concesión.

Recibida la citada documentación, la Dirección General de Estrategias de Movilidad practicará las correspondientes liquidaciones de gasto sobre los títulos de transporte objeto de las ayudas emitidas en el citado periodo y procederá a incoar y tramitar los reintegros que procedan, en su caso.

La acreditación de veracidad de las liquidaciones presentadas por los beneficiarios podrá efectuarse por cualquier medio admisible en derecho, todo ello sin perjuicio de los controles previstos en el artículo 22 de este real decreto-ley.

5. La resolución de los procedimientos de reintegro que procedan corresponderá a la Secretaría General de Movilidad Sostenible.

6. Se aprueba la concesión de dos créditos extraordinarios en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 41 «Dirección General de Estrategias de Movilidad», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre», en el subconcepto 453.01 «A la Comunidad Autónoma de Canarias para el establecimiento de un descuento del 100 % a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias», por importe de 120 millones de euros, y en el subconcepto 453.02 «A la Comunidad Autónoma de Illes Balears para el establecimiento de un descuento del 100 % a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Illes Balears», por importe de 63 millones de euros. La financiación de los créditos extraordinarios se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 22. *Control financiero.*

1. Las comunidades autónomas beneficiarias de estas ayudas deberán someterse a cualquier actuación de comprobación y control financiero que pueda realizar la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible u otro órgano designado por ésta, la Intervención General de la Administración del Estado o el Tribunal de Cuentas, y a cualesquiera otras actuaciones de comprobación o control financiero que puedan realizar los órganos de control competentes, aportando para ello cuanta información les sea requerida.

Dado que a estas ayudas no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ni será de aplicación ningún otro requisito establecido en otras leyes para la obtención de subvenciones, el control de estas ayudas deberá acogerse a los principios generales que rigen las relaciones interadministrativas, regulados en el artículo 140 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y, especialmente, por el deber de colaboración desarrollado por el artículo 141 de la misma, que en todo caso velará por:

a) La adecuada y correcta justificación de la ayuda.

b) La realidad y la regularidad de las operaciones que, de acuerdo con la justificación presentada por beneficiarios y entidades colaboradoras, han sido financiadas con la subvención.

c) La adecuada y correcta financiación de las actividades subvencionadas.

2. La Dirección General de Estrategias de Movilidad elaborará un plan de actuación para comprobar la realización por los beneficiarios de las actividades subvencionadas, el cumplimiento de los requisitos establecidos por la presente disposición para alcanzar la condición de beneficiario, y las obligaciones asumidas por los beneficiarios.

Los resultados de la aplicación de este plan, en su caso, servirán de base para la determinación de la correcta ejecución de la actividad subvencionada y de la acreditación de las cuentas justificativas que se reciban.

El incumplimiento total o parcial del objetivo o la no adopción del comportamiento que fundamenta la concesión de las ayudas daría lugar a su reintegro en los siguientes términos:

a) El incumplimiento de los requisitos recogidos en los apartados 3 y 4 del artículo 19 dará lugar al reintegro íntegro de las cuantías percibidas.

b) El incumplimiento del resto de requisitos recogidos en este capítulo, según las auditorías o certificados remitidos, dará lugar al reintegro en la parte proporcional que no haya cumplido los citados requisitos.

c) Se procederá al reintegro total en el supuesto de no remitir la acreditación acerca del cumplimiento de los requisitos establecidos en este capítulo y en el apartado 2 de la disposición adicional segunda o las auditorías o certificados de la intervención de la comunidad autónoma correspondiente, que evidencien el cumplimiento de los mismos, en el plazo de un año desde la solicitud oficial del mismo por parte de la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

3. Estas ayudas son incompatibles con cualquier otra subvención o ayuda que pueda estarse concediendo con la finalidad de reducir el precio final de abono de los abonos y títulos multiviaje expedidos por los prestadores del servicio. No obstante, serán compatibles con las subvenciones nominativas destinadas a la financiación del transporte público regular de viajeros que se puedan establecer en las leyes de Presupuestos Generales del Estado.

El importe de la ayuda en ningún caso podrá ser de tal cuantía que, aisladamente o en concurrencia con otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos, supere el coste de la actividad subvencionada.

4. Como excepción a lo previsto en el apartado 1 y el capítulo VI para estas ayudas, para la gestión de los reintegros por incumplimientos se aplicará el

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

procedimiento recogido en el capítulo II del título II de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y su normativa de desarrollo.

Artículo 23. *Información, comunicación y visibilidad. Publicidad.*

Los beneficiarios de estas ayudas deberán hacer llegar al usuario de los servicios de transporte información de que los descuentos implantados tienen financiación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, bien a través de la información ofrecida *online*, en los puntos de venta de los títulos de transporte o por los medios que se consideren más adecuados y proporcionados en función de la naturaleza de los servicios, los canales de venta y las características del beneficiario de las ayudas.

En cualquier caso, todas las actividades de comunicación o difusión sobre la implantación de los descuentos a que se hace referencia en esta norma deberán incluir de manera expresa que reciben financiación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, e incluirán el logotipo específico que estará disponible en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Asimismo, los títulos de transporte emitidos objeto de estas ayudas deberán incorporar el logotipo específico indicado en el párrafo anterior junto con la leyenda que se indique en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

CAPÍTULO V

Disposiciones relativas a los servicios de Cercanías de Renfe Viajeros, S.M.E., SA, en los núcleos del Principado de Asturias y de Cantabria

Artículo 24. *Medidas de promoción del uso del transporte público ferroviario de Cercanías en los núcleos de Asturias y Cantabria.*

1. Renfe Viajeros, S.M.E., SA, creará un título multiviaje para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías de Asturias y Cantabria de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia para cada cuatrimestre natural de 2027. Será gratuito para los usuarios recurrentes, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, tal y como se indica en el apartado 2 del presente artículo.

2. Las limitaciones y condiciones respecto a la aplicación de la gratuidad y los descuentos establecidos en el apartado anterior, entre otras las condiciones de venta y de utilización, de vigencia y caducidad de los títulos de viaje, la limitación en el número de títulos con descuento, u otras condiciones que se consideren necesarias, así como para establecer la operativa necesaria para vincular la aplicación de la gratuidad y los descuentos a unas condiciones de recurrencia mínima en el viaje se establecerán por resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. Se aprueba la concesión de dos créditos extraordinarios en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 444 «RENFE Viajeros, S.M.E., SA para descuentos en Cercanías de Asturias y Cantabria» que se señalan a continuación: el primer crédito extraordinario se recogerá en el subconcepto 444.01 «Renfe Viajeros, S.M.E., SA para el establecimiento de un descuento del 100% a los viajeros recurrentes en la red de cercanías del Principado de Asturias» por un importe de 8.524 miles de euros; el segundo crédito extraordinario se recogerá en el subconcepto 444.02 «Renfe Viajeros, S.M.E., SA para el establecimiento de un descuento del 100% a los viajeros recurrentes en la red de cercanías de la Comunidad Autónoma de Cantabria» por un importe de 4.960 miles de euros. La financiación de estos créditos extraordinarios se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

4. En el segundo semestre de 2027 la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril realizará la liquidación a cuenta de las medidas de gratuidad en los núcleos de Asturias y Cantabria implementadas durante el primer semestre de 2027, de acuerdo con lo que se establezca por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Además, podrá realizarse un anticipo por las cantidades devengadas y no abonadas. Finalizada la aplicación de la medida y agotado el plazo para la solicitud de devolución de las fianzas abonadas, durante 2028, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril realizará las liquidaciones definitivas que recojan la disminución de ingresos de Renfe Viajeros, S.M.E., SA por la aplicación de la gratuidad en los núcleos de Asturias y Cantabria en todo el año 2027, en las condiciones definidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. La cantidad obtenida en concepto de liquidación definitiva se comparará con los importes ya abonados a Renfe Viajeros, S.M.E., SA, en concepto de liquidación provisional, abonándose la diferencia, en su caso, y reintegrando Renfe Viajeros, S.M.E., SA, al Tesoro la cantidad que se hubiera abonado en exceso, en caso contrario.

5. Las subvenciones y ayudas contempladas en este artículo no tendrán la consideración, a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de subvenciones vinculadas al precio de conformidad con lo establecido en el artículo 78.Dos.3.º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no integrando por tanto la base imponible de operaciones gravadas al citado impuesto.

6. La aplicación de la gratuidad prevista en este artículo tendrá carácter temporal y se mantendrá, en todo caso, hasta la efectiva puesta en servicio comercial de las nuevas unidades de material rodante de ancho métrico previstas en el contrato en curso, en coherencia con lo establecido en los Acuerdos de 20 de febrero de 2023, entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes del Principado de Asturias y el Gobierno de Cantabria.

A estos efectos, mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se podrá declarar la finalización de la medida, total o parcialmente, una vez se constate la entrada en servicio efectiva de dichas unidades.

Dicha resolución podrá prever un régimen transitorio de reducción progresiva de las bonificaciones o de adaptación de las condiciones de los títulos multiviaje, atendiendo al grado de implantación del nuevo material rodante y a las necesidades de los usuarios.

CAPÍTULO VI

Régimen jurídico

Artículo 25. *Régimen jurídico de las ayudas.*

A las ayudas incluidas en este real decreto-ley no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ni será de aplicación ningún otro requisito establecido en otras leyes para la obtención de subvenciones.

Como excepción a lo anterior, en lo no previsto en este real decreto-ley se aplicará de manera supletoria el título IV y, para la gestión de los reintegros por incumplimientos, el procedimiento recogido en el capítulo II, del título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

En todo caso, las normas reguladoras de las ayudas respetarán los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos destinados a tal fin.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

Disposición adicional primera. *Sistema de cálculo de pérdida de ingresos por implantación de la gratuidad infantil prevista en el artículo 8.a) de este real decreto-ley.*

1. Las ayudas previstas para la implantación de la gratuidad infantil se calcularán en función de la pérdida de ingresos que la misma ocasione al beneficiario, por lo que en el caso de los títulos infantiles cuyo precio habitual ya fuera gratuito, se considerará que la pérdida de ingresos producida por el mantenimiento de dicho precio habitual es nula.

2. La liquidación del importe de la ayuda destinada a la aplicación de la gratuidad infantil del transporte se establece en función del ingreso medio de los abonos y títulos multiviaje ordinarios obtenido, y sin aplicación de bonificación, durante el ejercicio de 2026. A efectos del cálculo del ingreso medio se tendrán en cuenta los siguientes casos:

a) La entidad solicitante disponía el 24 de noviembre de 2026 de títulos infantiles con tarifa aprobada ordinaria no gratuita. En ese caso se considerarán directamente las tarifas ordinarias de comercialización de los títulos.

b) La entidad solicitante disponía de títulos gratuitos para los usuarios infantiles en determinados rangos de edad el 24 de noviembre de 2026. No se diferenciará en el tipo de título existente (abono o título multiviaje) siempre que hubiera al menos uno gratuito. En ese caso, para determinar el precio habitual aplicable al título:

1.º Si dicha gratuidad ya existía en junio de 2022 –es decir, la aplicación de la gratuidad ya estaba consolidada de manera independiente de la aplicación del régimen de ayudas iniciado con la convocatoria regulada por el Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, y las sucesivas convocatorias posteriores de 2023, 2024, 2025 y 2026–, se considerará que no existe pérdida de ingresos, por lo que no se concederá ningún importe de ayuda para ese rango de edad.

2.º Si la gratuidad se implantó en una fecha posterior a junio de 2022, pero la entidad solicitante no fue beneficiaria de la convocatoria de ayudas aplicable al momento en el que se aprobó oficialmente la gratuidad en las tarifas, se considerará igualmente que no existe pérdida de ingresos, por lo que no se concederá ningún importe de ayuda para ese rango de edad.

3.º Si la gratuidad se implantó en una fecha posterior a junio de 2022, habiendo resultado beneficiaria la entidad solicitante en la convocatoria de ayudas que fuera aplicable en ese momento, se tendrá en cuenta como precio habitual, la tarifa ordinaria sin descuento existente, del título de la misma tipología que el creado (abono o título multiviaje) que fuera más favorable económicamente para su empleo por los usuarios infantiles de cada rango de edad considerado.

c) La entidad no disponía de títulos infantiles a 24 de noviembre de 2026, y se han creado específicamente para esta convocatoria. En ese caso, como precio habitual se tendrá en cuenta la tarifa ordinaria sin descuento existente, durante el ejercicio de 2026, del título de la misma tipología que el creado (abono o título multiviaje) que fuera más favorable económicamente para su empleo por los usuarios infantiles de cada rango de edad considerado.

Disposición adicional segunda. *Información.*

1. Los concesionarios de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado y Renfe Viajeros, S.M.E., SA, deberán enviar a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril y a la Dirección General de Estrategias de Movilidad la información que éstas le requieran, incluyendo la información necesaria y con la desagregación adecuada para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de las medidas y descuentos recogidas en el presente real decreto-ley en el número de usuarios del transporte público.

2. Las comunidades autónomas y entidades locales que sean beneficiarias de las ayudas recogidas en el presente real decreto-ley deberán enviar información para poder

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

valorar el efecto que ha tenido la implantación de la gratuidad en el número de usuarios infantiles del transporte público, en los términos que se explicite por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En caso de incumplimiento se podrá prever la minoración de la ayuda, de acuerdo con lo previsto en el artículo 16.b).

Disposición adicional tercera. *Notificaciones.*

Las resoluciones de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible y de todos los actos administrativos dictados en los procedimientos establecidos en este real decreto-ley se publicarán en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, surtiendo en todo caso los efectos de notificación.

Disposición adicional cuarta. *Concesión de un crédito extraordinario para la atención de obligaciones de años anteriores de las bonificaciones a familias numerosas en el transporte ferroviario.*

1. Para atender obligaciones de ejercicios anteriores, se concede un crédito extraordinario en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 484 «Para satisfacer bonificaciones a billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas. Ejercicios anteriores», por importe de 21.500 miles de euros. Su financiación se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

2. En caso de que sea necesario elevar la cuantía aprobada en el crédito de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 482 «Para satisfacer bonificaciones a billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas», y al mismo tiempo existiera un saldo sobrante en la aplicación creada, se podrán reajustar las cuantías de las aplicaciones presupuestarias entre sí mediante la correspondiente transferencia de crédito, a estos efectos no le será de aplicación a este crédito extraordinario las limitaciones recogidas en el artículo 52 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

Disposición adicional quinta. *Concesión de un crédito extraordinario para la atención de obligaciones de ejercicios anteriores de la subvención al tráfico aéreo regular.*

Para atender obligaciones de ejercicios anteriores, se concede un crédito extraordinario en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 34 «Dirección General de Aviación Civil», programa 441O «Subvenciones y Apoyo al Transporte Aéreo» y concepto 484 «Para satisfacer la subvención al tráfico aéreo regular. Ejercicios anteriores», por importe de 40.000 euros. Su financiación se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

Disposición adicional sexta. *Adaptación de las ayudas a la evolución del programa de Abono Único.*

1. El Gobierno promoverá la solicitud a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal la elaboración de un estudio de evaluación de las ayudas de promoción del transporte público implementadas desde el año 2022.

2. Durante el segundo semestre de 2027, el porcentaje de descuento previsto en el artículo 8.c) de este Real Decreto-Ley, podrá reducirse hasta un máximo de 10 puntos porcentuales. La reducción afectará únicamente a la financiación estatal y no supondrá, por sí misma, la modificación de los descuentos aplicados a las personas usuarias. Los beneficiarios podrán mantener el descuento del 20 por ciento, financiando la diferencia

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

con cargo a sus propios recursos, o adaptar el descuento al porcentaje financiado por el Estado, sin que ello suponga incumplimiento de lo previsto en los artículos 7.1 y 11.

3. La aplicación de la revisión del porcentaje prevista en el apartado anterior requerirá de un acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Para la adopción de este acuerdo, se considerarán los resultados del estudio previsto en el apartado primero de este artículo, siempre que estén disponibles antes del 30 de abril de 2027, junto con la evolución de la demanda de transporte público, del crédito disponible y del compromiso de adhesión al programa de Abono Único.

Una vez adoptado dicho acuerdo y mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se determinará el porcentaje de descuento aplicable, dentro de los límites establecidos en el apartado anterior, así como su ámbito de aplicación, fecha de efectos y las adaptaciones necesarias en los procedimientos de concesión, pago, justificación y liquidación de las ayudas, de acuerdo con criterios objetivos relacionados con las circunstancias que motivan la revisión.

Disposición adicional séptima. *Concesión de ampliaciones de crédito para la atención de las bonificaciones al transporte marítimo de residentes no peninsulares.*

Se aprueban tres ampliaciones de crédito en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la Sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 32 «Dirección General de la Marina Mercante», programa 441N «Subvenciones y Apoyo al Transporte Marítimo» y concepto 481 «Para satisfacer bonificaciones a residentes no peninsulares por traslado a la Península y regreso por vía marítima, así como por traslados interinsulares», que se señalan a continuación:

a) La primera ampliación se aprueba en el subconcepto 481.01 «Baleares», por importe de 34.489.240 euros.

b) La segunda ampliación se aprueba en el subconcepto 481.02 «Canarias», por importe de 52.652.250 euros.

c) La tercera ampliación se aprueba en el subconcepto 481.03 «Ceuta y Melilla», por importe de 4.359.240 euros.

La financiación de estas ampliaciones se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Disposición adicional octava. *Concesión de ampliaciones de crédito para la atención de las subvenciones y apoyo al transporte aéreo.*

Se aprueba la concesión de las siguientes ampliaciones de crédito en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la Sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 34 «Dirección General de Aviación Civil», programa 441O «Subvenciones y Apoyo al Transporte Aéreo»:

1.º La primera ampliación se aprueba en el subconcepto 483.01 «Entre la Península y el Archipiélago Canario, así como entre las Islas Canarias», por importe de 408.405.320 euros.

2.º La segunda ampliación se aprueba en el subconcepto 483.02 «Entre la Península y el Archipiélago Balear, así como entre las Islas Baleares», por importe de 150.879.240 euros.

3.º La tercera ampliación se aprueba en el subconcepto 483.03 «Entre Ceuta, Melilla y el resto del territorio nacional», por importe de 29.905.390 euros.

La financiación de las ampliaciones de créditos anteriores se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

Disposición adicional novena. *Concesión de ampliaciones de crédito para la atención de las subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías.*

Se aprueba la concesión de las siguientes ampliaciones de crédito en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2027 de la Sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 20 «Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible», programa 441P «Subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías»:

a) Una ampliación de crédito por importe de 3.000.000 euros en el concepto 471 «Transporte del plátano de Canarias».

b) Tres ampliaciones de crédito en el concepto 478 «Subvención al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en territorios extrapeninsulares de acuerdo con la legislación vigente», que se señalan a continuación:

1.º La primera ampliación se aprueba en el subconcepto 478.02 «Baleares», por importe de 2.000.000 euros.

2.º La segunda ampliación se aprueba en el subconcepto 478.03 «Canarias, con financiación comunitaria», por importe de 34.470.760 euros.

3.º La tercera ampliación se aprueba en el subconcepto 478.04 «Ceuta y Melilla», por importe de 1.262.000 euros.

La financiación de las ampliaciones de créditos anteriores se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea.*

El artículo 213 del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 213. *Avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación de la flota controlada por empresas navieras españolas para mejorar su rendimiento medioambiental.*

1. Al amparo de lo establecido en el artículo 114 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, se autoriza a la Administración General del Estado a otorgar avales a las obligaciones derivadas de operaciones de crédito concertadas por las empresas navieras españolas para la renovación, en astilleros establecidos dentro de la Unión Europea, de la flota bajo su control, con la finalidad de mejorar su rendimiento medioambiental, por un importe máximo de 1.000 millones de euros, hasta el 31 de diciembre 2029.

El límite de estos avales se entenderá referido al principal de las operaciones avaladas.

2. Los avales se otorgarán por el Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, tras resolución favorable del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en las siguientes condiciones:

a) Se garantizarán las obligaciones derivadas de operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España destinadas a la

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

renovación de la flota mercante de las empresas armadoras españolas que se realicen en astilleros establecidos dentro de la Unión Europea.

b) La renovación de la flota comprenderá la construcción de nuevos buques, la adquisición por compra, por arrendamiento con opción de compra de forma directa o indirecta a través de la adquisición de entidades vehiculares, de buques nuevos en construcción o de buques con una antigüedad máxima de cinco años; o transformaciones de buques existentes, de hasta 15 años de antigüedad, para la mejora de su rendimiento medioambiental.

c) Los avales garantizarán los impagos de principal e intereses ordinarios, no extendiéndose a ninguna otra obligación distinta de las señaladas, ya sean intereses de demora, comisiones, gastos financieros o de cualquier otra naturaleza.

d) Los avales se otorgarán con carácter irrevocable, incondicional, a primer requerimiento y con renuncia del Estado al beneficio de excusión establecido en el artículo 1830 del Código Civil.

e) El importe del préstamo o crédito objeto del aval no podrá superar, en ningún caso, el precio total del buque o de las transformaciones financiadas, ni incluir ningún otro concepto.

f) El importe total avalado será como máximo el 80 por ciento del importe del préstamo o crédito objeto del aval:

1.º El importe del aval del Estado será como máximo del 65 por ciento del importe del préstamo o crédito objeto del aval.

2.º Además del aval del Estado, las operaciones deberán contar obligatoriamente con avales concedidos por entidades privadas distintas de la entidad financiera concedente del préstamo o crédito, que supongan como mínimo el 15 por ciento del importe del préstamo o crédito.

g) El plazo de los avales coincidirá con el plazo de las operaciones de financiación, que no podrá superar los 15 años.

h) La efectividad del aval que sea otorgado con anterioridad a la formalización de la operación de financiación quedará condicionada a que dicha formalización se produzca dentro de los seis meses siguientes a la fecha de notificación del otorgamiento del aval.

i) En todo caso, el otorgamiento de avales se basará en una evaluación de la viabilidad económico-financiera de la operación y del riesgo.

j) Las solicitudes, otorgamiento y condiciones de estos avales se regirán conforme a lo establecido en el presente artículo y en la orden en la que se regule su procedimiento.

k) Durante todo el período de vigencia del aval los buques deberán registrarse y abanderarse en un Estado miembro de la Unión Europea.

l) Los avales otorgados devengarán una comisión que refleje el riesgo asumido por el Estado en cada operación. La cuantía de la comisión será acorde a las condiciones del mercado en cada momento para ese tipo de operaciones.

3. Los importes correspondientes a las ejecuciones de los avales otorgados se atenderán desde la partida presupuestaria del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa 27.04.923O.351 «Cobertura de riesgos en avales prestados por el Tesoro, incluidos los riesgos de ejercicios anteriores». Este crédito tiene carácter de ampliable, según el anexo II «Créditos ampliables» de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, de conformidad con lo previsto en el artículo 54 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, y le será de aplicación lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, en lo relativo a estos avales.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

4. Se autoriza a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera a realizar los pagos correspondientes a la ejecución de los avales otorgados mediante operaciones de tesorería con cargo a los conceptos específicos que se creen a tal fin.

Con posterioridad a la realización de los pagos, la Dirección General del Tesoro y Política Financiera procederá a la aplicación al presupuesto de gastos de los pagos realizados en el ejercicio. Los pagos efectuados en el mes de diciembre de cada año se aplicarán al presupuesto de gastos en el trimestre inmediatamente siguiente.

5. Las obligaciones que asume la Administración General del Estado en virtud de estos avales se harán efectivas, en su caso, cuando, una vez vencida la obligación, y siendo la deuda liquida y exigible, no la haya hecho efectiva el deudor en la cuantía que le corresponda y se requiera el pago al avalista.

A los efectos de estos avales, se entenderá por fecha de vencimiento natural de la obligación la que corresponda al cumplimiento normal de la obligación garantizada, sin que pueda requerirse el pago de la deuda al avalista en un momento anterior a la misma, sea cual sea la causa de la anticipación de la exigibilidad de la obligación garantizada.

6. De producirse la ejecución del aval frente a la Administración General del Estado, esta se subrogará, respecto de los importes ejecutados por cualquier concepto, en todos los derechos y acciones reconocidos al acreedor principal.»

Disposición final segunda. *Títulos competenciales.*

El presente real decreto-ley se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Adicionalmente, los capítulos I y II de este real decreto-ley se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, en el que se atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

Las disposiciones adicionales cuarta, quinta, séptima, octava y novena se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.14.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de Hacienda general.

Por su parte, la disposición final primera se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final tercera. *Facultades de desarrollo.*

Salvo lo ya dispuesto en este real decreto-ley respecto a otras autoridades, se faculta a la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para dictar cuantas resoluciones resulten necesarias para la aplicación y ejecución de lo previsto en este real decreto-ley.

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

Dado el 24 de noviembre de 2026.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

cve: BOE-A-2026-24703
Verificable en https://www.boe.es