

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

26459 *Reial decret llei 17/2025, de 23 de desembre, de mesures de promoció de l'ús del transport públic mitjançant la bonificació d'abonaments i títols multiviatge.*

I

El transport públic és una eina essencial per garantir la cohesió social, territorial i ambiental. La seva importància va molt més enllà del mer trasllat de persones: és un element estructurador del territori, un motor econòmic i un instrument clau en la lluita contra el canvi climàtic. En aquest context, és imprescindible que l'Administració General de l'Estat assumeixi un paper protagonista en el finançament i el foment del transport públic, establint un sistema d'ajudes al transport públic.

El sector del transport representa una de les principals fonts d'emissions de gasos amb efecte hivernacle a Espanya. Segons dades del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, un terç de les emissions provenen del transport. Fomentar l'ús del transport públic és una de les estratègies més eficaces per reduir la petjada de carboni. Perquè aquest canvi modal sigui efectiu, cal establir ajudes estables i suficients que permetin garantir-ne la sostenibilitat, l'accessibilitat i la qualitat a tot el territori nacional.

Des de 2022 i fins avui, s'han aprovat un total de quatre reials decrets llei amb mesures destinades a esmorteir els efectes de la inflació i accelerar la recuperació de viatgers en el transport públic, a causa de la baixada de demanda que va provocar la crisi sanitària de la COVID-19, i pal·liar l'impacte inflacionista en famílies amb menys recursos.

Així, el Reial decret llei 11/2022, de 25 de juny, pel qual s'adopten i es prorroguen determinades mesures per respondre a les conseqüències econòmiques i socials de la guerra a Ucraïna, per fer front a situacions de vulnerabilitat social i econòmica, i per a la recuperació econòmica i social de l'illa de La Palma, establia una sèrie de mesures entre les quals destacava la gratuïtat del transport públic de mitjana distància per ferrocarril i l'increment de la línia d'ajudes directes per al transport urbà i per carretera.

A través d'aquestes mesures es van establir ajudes directes per donar suport financerament a entitats locals i comunitats autònomes que presten servei de transport col·lectiu urbà o interurbà i als viatgers que van fer ús dels serveis a Renfe i als concessionaris nacionals del servei regular de viatgers per carretera.

Aquestes mesures es van reprendre mitjançant el Reial decret llei 20/2022, de 27 de desembre, de mesures de resposta a les conseqüències econòmiques i socials de la guerra d'Ucraïna i de suport a la reconstrucció de l'illa de La Palma i a altres situacions de vulnerabilitat; el Reial decret llei 5/2023, de 28 de juny, pel qual s'adopten i es prorroguen determinades mesures de resposta a les conseqüències econòmiques i socials de la guerra d'Ucraïna, de suport a la reconstrucció de l'illa de La Palma i a altres situacions de vulnerabilitat; de transposició de directives de la Unió Europea en matèria de modificacions estructurals de societats mercantils i conciliació de la vida familiar i la vida professional dels progenitors i dels cuidadors, i d'execució i compliment del dret de la Unió Europea, i del Reial decret llei 8/2023, de 27 de desembre, pel qual s'adopten mesures per afrontar les conseqüències econòmiques i socials derivades dels conflictes a Ucraïna i el Pròxim Orient, així com per pal·liar els efectes de la sequera.

Per la seva banda, el Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener, pel qual s'aproven mesures urgents en matèria econòmica, de transport, de Seguretat Social, i per fer front a situacions de vulnerabilitat, va comportar una revisió de les ajudes establertes fins

aleshores i, al mateix temps, va incorporar altres tipus d'actuacions que posaven el focus en l'elecció modal de mobilitat, que promouien un transvasament de l'ús del vehicle privat al transport públic o cap a altres solucions que, des del punt de vista mediambiental, són més sostenibles.

L'objectiu dels programes anteriors s'ha complert satisfactòriament quant a l'impuls per a la recuperació de viatges en transport públic, i el 2024 ja es van registrar valors de nombre de viatges superiors a les xifres registrades l'últim any previ a la pandèmia.

Les ajudes que estableix aquest Reial decret llei tenen com a objectiu finançar la recuperació de viatgers en el transport públic, a causa de la baixada de demanda que va provocar la crisi sanitària de la COVID-19, esmorteir els efectes de la inflació i facilitar l'accés al transport públic a joves i nens.

Tanmateix, en l'escenari de la inversió més gran que s'ha fet d'ajudes al transport públic, no s'està aconseguint l'impuls necessari per aconseguir els objectius que marca el Pla integrat d'energia i clima en matèria de transvasament modal i descarbonització. En conseqüència, es proposa donar continuïtat al sistema d'ajudes que va entrar en vigor l'1 de juliol de 2025 i incloure a més un nou programa d'ajudes que potenciï la intermodalitat en el transport mitjançant un abonament de tarifa única que permeti utilitzar els diferents modes de transport públic.

D'altra banda, també es persegueix el foment d'un mitjà de transport més segur, fiable, còmode, econòmic i sostenible que el vehicle particular. A més, el transport públic col·lectiu és més just en termes socials, més inclusiu, té un impacte positiu alt en l'economia i la indústria, i és una peça clau per aconseguir els objectius climàtics i de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Així mateix, les estadístiques i les anàlisis mostren que, en els desplaçaments motoritzats per carretera, l'autobús és el mitjà de transport més segur, de manera que el foment de l'ús d'aquest mitjà de transport té com a conseqüència addicional una reducció de la sinistralitat. D'altra banda, l'Acord entre la ministra de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i els presidents d'Astúries i Cantàbria, de 20 de febrer de 2023, establí una sèrie d'obligacions entre les parts signants, entre les quals hi ha la d'«estendre l'aportació econòmica actual per a la gratuïtat de la rodalia ferroviària a Astúries i Cantàbria més enllà del 31 de desembre de 2023 i fins al lliurament de les unitats de trens pendants en el contracte en curs».

Aquesta extensió quedava garantida amb l'aprovació del Reial decret llei 8/2023, de 27 de desembre, que mitjançant el seu article 73 prorrogava la situació de gratuïtat vigent el 2023 a Cercanías d'Astúries i Cantàbria durant l'any 2024.

Per la seva banda, l'article 57 del Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener, continua prorrogant la gratuïtat dels serveis durant 2025, remetent-se a les condicions de l'article 73 del Reial decret llei 8/2023, de 27 de desembre.

Amb aquesta finalitat s'incorpora un article al present Reial decret llei, que reproduïx el que preveu el Reial decret llei 8/2023, de 27 de desembre, i ho circumscriu exclusivament a l'àmbit material dels nuclis de Cercanías d'Astúries i Cantàbria i als serveis de rodalia que es duen a terme en aquests nuclis.

Cal, a més, l'ús d'una disposició amb rang de llei atès que, per les seves característiques, aquestes ajudes s'articulen fora del marc de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, tal com va establir el Reial decret llei 8/2023, de 27 de desembre, esmentat.

II

Aquest Reial decret llei s'estructura en una part expositiva i una part dispositiva, formada per sis capítols, vint-i-quatre articles, tres disposicions addicionals i tres disposicions finals.

El capítol I recull disposicions relatives als concessionaris dels serveis públics de transport regular de viatgers per carretera competència de l'Administració General de l'Estat. Aquestes ajudes pretenen, d'una banda, donar continuïtat a les ajudes que estableix per al segon semestre de 2025 el títol II, capítol II, del Reial decret llei 1/2025,

de 28 de gener, amb la intenció que, al llarg de l'any 2026, es pugui establir un nou sistema d'ajudes, basat en la creació d'un abonament nominatiu de tarifa única, que es pugui utilitzar en tots els origen-destinació de les concessions de transport regular de viatgers per carretera competència de l'Administració General de l'Estat, amb les condicions que s'estableixin.

Així mateix, es deixa oberta la possibilitat que aquest abonament nominatiu, amb validesa de trenta dies, es pugui usar també en altres serveis de transport.

El capítol II recull les disposicions relatives a Renfe Viatgers, SME, SA. En aquestes disposicions es dona continuïtat a les mesures que recull el títol II, capítol III, del Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener.

La novetat, com en el cas anterior, és la creació d'un abonament nominatiu de tarifa única que es pot utilitzar indistintament en tots els trens de mitjana distància, inclosos els de mitjana distància per ample mètric i els de mitjana distància de Rodalies, i en els nuclis de Cercanías i Rodalies de la xarxa ferroviària d'ample convencional i de la xarxa d'ample mètric, declarats com a obligació de servei públic per les administracions competents, incloent-hi el servei Avant entre Ourense i la Corunya que es presta sobre la xarxa d'ample convencional, el servei Avant entre l'origen i la destinació Madrid-Salamanca i el servei Avant de mitjana distància entre Alacant i Múrcia prestat sobre la xarxa d'altres prestacions i en el servei Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, exclòs l'origen i la destinació Barcelona-Tarragona.

Igual que en el cas de l'abonament de tarifa única de les concessions de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera competència de l'Administració General de l'Estat, es preveu que, mitjançant una resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, aquest abonament es pugui utilitzar també en altres serveis de transport.

En el capítol III es dona continuïtat a les ajudes directes al transport col·lectiu urbà i interurbà, competència de les comunitats autònomes i les entitats locals, que recull el títol II, capítol I, del Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener.

El capítol IV, en reconeixement del fet insular, estableix un descompte del 100% en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries i les Illes Balears.

El capítol V estableix la creació d'un títol multiviatge per als serveis de cadascun dels nuclis de Cercanías d'Astúries i Cantàbria de la xarxa ferroviària d'ample convencional i de la xarxa d'ample mètric, amb vigència per a cada quadrimestre natural de 2026. Ha de ser gratuït per als usuaris recurrents, de conformitat amb l'Acord entre la ministra de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i els presidents d'Astúries i Cantàbria, de 20 de febrer de 2023. Així mateix, s'hi indica que les ajudes del Reial decret llei no estan subjectes a la Llei general de subvencions i s'hi estableixen obligacions d'informació per als operadors i les autoritats de transport. També s'hi inclouen aclariments sobre els procediments de modificació pressupostària i les notificacions.

El capítol VI és relatiu al règim jurídic de les ajudes que regula aquest Reial decret llei. En aquest sentit, s'hi determina que a aquestes no els és aplicable la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

Mitjançant la disposició adicional primera es concreta el sistema de càlcul de pèrdua d'ingressos per implantació de la gratuïtat infantil.

Les disposicions additionals segona i tercera concreten les obligacions relatives al subministrament d'informació i les disposicions referides a les notificacions, respectivament.

La disposició final primera concreta els títols competencials en els quals es fonamenta aquesta norma.

Mitjançant la disposició final segona s'atorguen facultats de desplegament al titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

Finalment, la disposició final tercera concreta l'entrada en vigor de la norma.

III

En relació amb la utilització del reial decret llei com a instrument per regular aquestes ajudes, s'han de tenir en compte dos aspectes referits a les matèries vedades a aquest instrument normatiu i a la concurrència dels pressupòsits habilitadors que justifiquen la utilització d'aquesta classe de norma. En relació amb els primers, com assenyala l'article 86.1 de la nostra Constitució, els reials decrets llei «no poden afectar l'ordenament de les institucions bàsiques de l'Estat, els drets, els deures i les llibertats dels ciutadans que regula el títol I, el règim de les comunitats autònomes ni el dret electoral general». Aquest Reial decret llei no afecta cap d'aquestes matèries.

Pel que fa a la concurrència dels pressupòsits habilitadors de la necessitat extraordinària i urgent, s'ha de tenir en compte la doctrina del nostre Tribunal Constitucional, resumida en el fonament jurídic IV de la Sentència 61/2018, de 7 de juny de 2018. D'acord amb aquesta, es requereixen, d'una banda, «la presentació explícita i raonada dels motius que ha tingut en compte el Govern en la seva aprovació», és a dir, el que s'ha denominat situació d'urgència, i, de l'altra, «l'existència d'una connexió necessària entre la situació d'urgència definida i la mesura concreta adoptada per subvenir-hi». Tal com assenyala la recent Sentència del Tribunal Constitucional 18/2023, de 21 de març, en el fonament jurídic 2.d), «el decret llei representa un instrument constitucionalment lícit i alhora pertinent i adequat per a la consecució del fi que justifica la legislació d'urgència, que no és cap altre, segons el que hem reiterat, que subvenir a situacions concretes dels objectius governamentals que requereixin una acció normativa immediata en un termini més breu que el que requereix la via normal o el procediment d'urgència per a la tramitació parlamentària de les lleis (STC 6/1983, de 4 de febrer, FJ 5; 11/2002, de 17 de gener, FJ 4; 137/2003, de 3 de juliol, FJ 3; 189/2005, de 7 de juliol, FJ 3; 329/2005, de 15 de desembre, FJ 5; 332/2005, de 15 de desembre, FJ 6; 68/2007, de 28 de març, FJ 6; 137/2011, de 14 de setembre, FJ 4, i 35/2017, d'1 de març, FJ 3)».

No es pot considerar que les mesures que recull la norma es puguin preveure amb suficient antelació, ja que ni el manteniment de les pertorbacions comercials ni la falta de recuperació total dels sectors afectats es podien conèixer amb antelació; ara bé, els poders públics no poden romandre-hi aliens, i la concurrència d'aquests factors justifica adoptar les mesures per aquest mitjà. L'única manera possible de fer-hi front ha de ser el reial decret llei, ja que en qualsevol altre mecanisme els terminis impediria l'atenció correcta de les necessitats detectades en el període concret en què s'han de contenir.

La necessitat extraordinària i urgent de les mesures que recullen els capítols I, II, III i IV deriva de la necessitat de prolongar l'aplicació dels descomptes, per mantenir la reducció del preu que els usuaris paguen pels serveis de transport, de manera que es garanteixi la mobilitat quotidiana dels nostres ciutadans en una situació extraordinària, derivada del gran increment sostingut en el cost de vida a causa de la inflació i el marc geopolític internacional.

Aquest mateix context empara les mesures que recull el capítol V, en establir la gratuïtat dels serveis que Renfe Viatgers, SME, presta a Cantàbria i Astúries, la qual cosa ha d'impulsar l'ús del transport ferroviari a totes dues comunitats autònomes.

Les bonificacions destinades als serveis de transport regular de competència estatal per carretera i dels serveis declarats d'obligació de servei públic que presta Renfe Viatgers, SME, SA, en virtut del contracte amb l'Administració General de l'Estat, que es van establir en un primer moment per a l'últim quadrimestre de 2022 en un context d'inflació i pujada de preus de l'energia i s'han continuat durant els anys 2023, 2024 i 2025, han ajudat a augmentar la demanda per damunt dels valors de 2019. La continuïtat durant el 2026 permet continuar incentivant la utilització de mitjans de transport més sostenibles i evitar un transvasament modal invers cap al vehicle privat.

De la mateixa manera, les ajudes destinades a EL i CA establertes el segon semestre de 2025 mitjançant el Reial decret llei 1/2025, de 28 de gener, han estat imprescindibles per garantir l'accés a la mobilitat urbana i metropolitana dels ciutadans, en permetre rebaixar el preu dels abonaments i els títols multiviatge que estableixen les administracions esmentades. Així mateix, es prorroga la gratuïtat infantil, amb l'objectiu

de fomentar l'ús del transport públic per part dels nens, de manera que es familiaritzin també amb el seu ús i es fomenti d'aquesta manera la cultura per la mobilitat sostenible. Aquestes mesures han tingut un efecte molt positiu i demostrat per les dades de demanda de transport públic, tant en l'àmbit local com interurbà, que han portat a xifres rècord d'utilització a Espanya.

Aquestes mesures són de necessitat extraordinària i urgent, atès que el Pla nacional integrat d'energia i clima 2023-2030 fixa un objectiu de reducció d'emissions per al transport el 2030 del 35% respecte del 2019, la qual cosa requereix reduir el trànsit en vehicle privat a les ciutats al voltant d'un 40%, fet que comporta que més de dues terceres parts d'aquesta reducció s'han d'absorbir mitjançant un transvasament modal al transport públic urbà i metropolità.

En conclusió, són de necessitat extraordinària i urgent totes les actuacions que preveu aquest Reial decret llei, tendents a un canvi modal en la mobilitat cap a altres modes de transport més sostenibles, que ajudin a disminuir la nostra dependència energètica i la nostra petjada de carboni i contribueixin a aconseguir els objectius que marca el Pla integrat d'energia i clima en matèria de transvasament modal i descarbonització.

Aquests objectius estan alineats també amb els que s'estableixen en l'àmbit internacional i que en un termini molt breu de temps han d'entrar en vigor, per la qual cosa és necessari prendre mesures com més aviat millor per complir amb la normativa comunitària i amb els objectius de descarbonització fixats. Així, el 2028 el transport per carretera ha d'entrar dins del sistema de comerç d'emissions, conegut com a ETS2. Això implica que les emissions de gasos amb efecte hivernacle del transport per carretera es graven a partir del 2028, cosa que s'ha de reflectir en els preus dels combustibles corresponents. Per tant, cal poder donar continuïtat a les mesures establertes en els anys anteriors per fomentar el transport públic.

Adicionalment, aquestes mesures s'han mostrat de gran èxit en la consolidació de l'ús del transport públic, especialment en els col·lectius en què el preu és un factor determinant, així com en l'increment de la demanda dels serveis. Per aquesta raó, cal mantenir aquesta tendència a través de la implantació dels sistemes d'ajudes que preveu aquest Reial decret llei durant el 2026. No adoptar totes aquestes mesures provocaria serioses dificultats en la consecució dels objectius de descarbonització i reduiria la capacitat de mitigació davant els actuals efectes del canvi climàtic.

Quant a l'acreditació de «l'existència d'una connexió necessària entre la situació d'urgència definida i la mesura concreta adoptada per subvenir-hi (STC 29/1982, de 31 de maig, FJ 3; 182/1997, de 20 d'octubre, FJ 3, i 137/2003, de 3 de juliol, FJ 4), aquests aspectes queden suficientment acreditats pel fet que els sectors del transport, el turisme i el sector cultural són essencials per al funcionament general de l'economia del nostre país i van quedar molt afectats per les restriccions a la mobilitat imposades durant la pandèmia, sectors que continuen sense recuperar els nivells de funcionament previs al primer trimestre de 2020».

En el cas de les concessions de serveis de transport regular de viatgers d'ús general per carretera competència de l'Administració General de l'Estat, es tracta d'un dels sectors de transport que encara no ha recuperat els nivells de demanda de 2019, ja superats en sectors com el transport aeri. És d'una necessitat extraordinària adoptar mesures urgents per mantenir l'impuls a la demanda de transport i reforçar la viabilitat d'aquest mitjà de transport essencial a Espanya.

D'altra banda, el transport ferroviari es configura com a eina essencial en la consecució d'objectius mediambientals, especialment en el context de la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, l'increment de l'eficiència energètica i la millora de la sostenibilitat del transport. El foment d'aquest sector pot igualment incentivar una consciència ambiental més gran en les noves generacions i contribuir al desenvolupament d'una cultura de transport més ecològica i responsable, en línia amb el canvi de paradigma cap a unes tendències de mobilitat més sostenible.

L'escenari descrit mereix la urgència que hi ha d'aprovar les mesures, de manera que és patent que aquestes no es poden adoptar mitjançant els instruments normatius ordinaris, ja que el decret llei és un instrument jurídic excepcional, l'ús del qual només es justifica quan el recurs a aquells instruments no permetria emprendre amb la urgència necessària la situació extraordinària definida.

Això constitueix el pressupòsit habilitador per adoptar de manera extraordinària i urgent les disposicions que conté aquest Reial decret llei, ja que es donen els dos elements que la doctrina constitucional exigeix en el control de la concurrència d'aquest pressupòsit habilitador: els motius que hagi tingut en compte el Govern en la seva aprovació i que s'hagin explicitat d'una manera raonada i l'existència d'una connexió necessària entre la situació d'urgència definida i la mesura concreta adoptada per subvenir-hi (STC 126/2016, de 7 de juliol, FJ 2).

Per tot el que s'ha expressat abans, concorren d'aquesta manera les circumstàncies de necessitat extraordinària i urgent, que constitueixen el pressupòsit habilitador que exigeix al Govern l'article 86.1 de la Constitució espanyola per dictar decrets llei, d'acord amb la jurisprudència esmentada del Tribunal Constitucional: una situació de necessitat fonamentada en dades concretes; la urgència de les mesures que s'han d'aplicar respecte a aquesta situació de necessitat, que no es pot atendre acudint al procediment legislatiu d'urgència, i l'existència d'una connexió entre la situació d'urgència definida i les mesures concretes adoptades per afrontar-la.

IV

Pel que fa al règim de les comunitats autònomes, es tracta d'un límit que la doctrina del Tribunal Constitucional ha considerat de manera flexible i finalista, de manera que, com sintetitza l'STC 23/1993, de 21 de gener (FJ 2): «[...] s'ha de tenir en compte que l'article 86.1 de la CE utilitza un terme "règim de les comunitats autònomes" més extens i comprensiu que el mer dels "estatuts d'autonomia", per la qual cosa l'expressió esmentada ha de ser interpretada, com ha dit l'STC 29/1986, «en el sentit que el decret llei no pot afectar el règim constitucional de les comunitats autònomes, inclosa la posició institucional que els atorga la Constitució». Els estatuts formen part d'aquest «règim constitucional», ja que un decret llei no els pot alterar, però també s'hi inclouen altres lleis estatals atributives de competències, que formen part del bloc de constitucionalitat, així com les lleis atributives de competència de l'article 150.1 de la CE, les lleis d'harmonització de l'article 150.3 i les lleis orgàniques a què es refereix l'article 150.2 de la CE. Per tant, el decret llei no pot regular objectes propis d'aquelles lleis que, d'acord amb l'article 28.1 de l'LOTC, s'hagin aprovat dins del marc constitucional per delimitar les competències de l'Estat i de les diferents comunitats autònomes o per regular o harmonitzar l'exercici de les competències d'aquestes.

Certament, l'exercici de les competències d'un ens pot afectar en alguna mesura les de l'altre. Però quan la Constitució veda al decret llei «afectar» el règim de les comunitats autònomes, es refereix a una delimitació directa i positiva de les competències mitjançant aquest instrument normatiu i no a qualsevol regulació que indirectament «incideixi» en les competències autonòmiques. Altrament, es buidarien pràcticament de contingut els àmbits de regulació sobre els quals el decret llei es pot projectar, atès que és molt difícil trobar un objecte normatiu en el qual no incideixi d'una manera o altra alguna competència autonòmica.

Pel que fa a la regulació d'ajudes que estableix aquest Reial decret llei en matèries la competència exclusiva de les quals recau sobre l'Estat, no hi ha cap afectació al règim de les comunitats autònomes en el sentit de l'article 86.1 de la Constitució i la jurisprudència constitucional descrita.

D'altra banda, en relació amb les ajudes vinculades amb els serveis que Renfe Viatgers, SME, SA, presta en virtut de convenis o contractes amb les administracions autonòmiques, el límit que la doctrina del Tribunal Constitucional ha considerat en l'STC 23/1993, de 21 de gener, té, una vegada més, caràcter flexible i finalista (FJ 2): «Més

enllà d'aquest "règim constitucional", el camp normatiu dels decrets llei es correspon amb la competència legislativa de l'Estat, no hi ha cap obstacle constitucional perquè el decret llei, en l'àmbit de la competència legislativa que correspon a l'Estat, pugui regular matèries en les quals una comunitat autònoma tingui competències, però en les quals incideixi una competència legislativa de l'Estat, sempre que aquesta regulació no tingui com a finalitat atribuir competències o delimitar positivament l'esfera de competències de les comunitats autònomes».

V

Aquest Reial decret llei es configura d'acord amb els principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència que recull l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Així, atenent el principi de necessitat, aquest té suport en l'interès general en què es fonamenten les mesures recollides. Tal com s'ha dit, aquest Reial decret llei respon a la necessitat de facilitar l'ús del transport públic als ciutadans mitjançant la reducció del preu dels títols multiviatge i els abonaments que faciliti la utilització dels diferents modes de transport tant estatals com autonòmics i locals, de manera que s'ofereixi una alternativa de mobilitat sostenible a la ciutadania que sigui econòmicament accessible per al conjunt de la societat.

En aquest sentit, al mateix temps que es cobreix la necessitat d'accés al transport públic, també es cobreix la necessitat de descarbonització del transport terrestre, així com la necessitat de complir els objectius nacionals i internacionals en matèria de descarbonització.

Pel que fa a l'eficàcia, aquesta queda contrastada per l'èxit obtingut en els programes d'ajudes establerts entre 2022 i 2025. El reial decret llei és l'instrument més immediat per garantir la consecució d'aquests principis. Mitjançant aquesta forma jurídica s'agiliten els tràmits respecte a la resta de vehicles normatius possibles: la tramitació d'una llei ordinària o d'un reial decret de concessió directa de subvencions requeririen uns temps de tramitació incompatibles amb la posada en funcionament de les mesures l'1 de gener de 2026, cosa que impediria donar continuïtat als abonaments i als títols multiviatge bonificats actualment.

Així mateix, s'hi respecta el principi de proporcionalitat, perquè conté la regulació merament imprescindible per a la consecució dels objectius abans esmentats.

Al seu torn, la norma respecta el principi de seguretat jurídica, atès que és coherent amb l'ordenament jurídic vigent i estableix d'una manera clara les condicions de les obligacions de servei públic i els mecanismes de compensació i liquidació a les empreses que presten el servei de transport. Així, si bé la norma estableix que les subvencions que recull estan exemptes del compliment de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, estableix que, en tot cas, les normes reguladores de les ajudes han de respectar els principis de publicitat, transparència, concurrència, objectivitat, igualtat i no-discriminació, eficàcia en el compliment dels objectius fixats i eficiència en l'assignació i la utilització dels recursos destinats amb aquesta finalitat.

Així mateix, és coherent amb la resta de normes amb les quals té una especial relació, en concret, amb la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, ja que es regeix pel que estableix aquesta i per la Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible, en donar compliment al mandat que estableix aquesta que la ciutadania pugui disposar d'un sistema de mobilitat sostenible, just i inclusiu.

Quant al principi de transparència, aquesta norma, si bé està exempta dels tràmits de consulta pública, audiència i informació pública pel fet de tractar-se d'un reial decret llei, tal com autoritza l'article 26.11 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, defineix clarament els objectius, les mesures i les causes, reflectits tant a la part expositiva com a la memòria que l'acompanya. Així, en aquest preàmbul s'ha recollit l'objecte de la norma, el fi que es vol aconseguir, i se'n detalla el contingut.

Finalment, en relació amb el principi d'eficiència, en aquest Reial decret llei s'ha procurat que la norma generi les mínimes càrregues administratives per als ciutadans. Així mateix, la norma contribueix a la racionalització de la gestió dels recursos públics, com a principi de bona regulació, en haver-se establert les bonificacions necessàries per aconseguir el fi que s'hi persegueix. D'aquesta manera, s'ha optat per donar continuïtat a les mesures establertes per al segon semestre de 2025, que ja comportaven una racionalització de les ajudes establertes en les anualitats anteriors i que han demostrat ser un èxit per als fins perseguits.

VI

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara del que disposen els articles 149.1.13a i 149.1.21a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat, respectivament, la competència exclusiva en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma.

En virtut d'això, fent ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució espanyola, a proposta del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 23 de desembre de 2025,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions relatives als concessionaris de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera competència de l'Administració General de l'Estat

Article 1. Mesures de promoció de l'ús del transport regular de viatgers per carretera competència de l'Administració General de l'Estat.

1. Els usuaris recurrents dels serveis públics de transport per carretera de competència de l'Administració General de l'Estat tenen dret a les bonificacions del preu del bitllet en els termes que estableixen els apartats següents.

2. Els concessionaris han de crear, sense perjudici de la situació administrativa de la concessió, els abonaments i els títols multiviatge següents:

a) Des de l'1 de gener de 2026 fins al 31 de desembre de 2026:

1r Per a cada origen-destinació dels serveis públics que gestionen, un abonament nominatiu per a nens nascuts entre l'1 de gener de 2012 i el 31 de desembre de 2026, amb nacionalitat espanyola o estrangera i amb residència legal a Espanya, amb descompte del 100% calculat sobre la tarifa màxima admissible per a l'origen-destinació que s'adquireixi amb validesa fins al 31 de desembre de 2026.

2n Un abonament de 10 viatges amb un 40% de descompte sobre el preu del bitllet calculat sobre la tarifa màxima admissible per a l'origen-destinació que s'hagi adquirit. Les condicions de validesa i utilització s'han d'establir per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

3r Un abonament mensual nominatiu amb descompte del 50% calculat sobre la tarifa màxima admissible per a l'origen-destinació que s'hagi adquirit, i amb un preu d'adquisició calculat en funció del descompte i l'origen-destinació adquirit. Ha de ser vàlid durant trenta dies naturals des de la data d'inici de vigència.

4t Un abonament nominatiu per a joves nascuts entre l'1 de gener de 2000 i el 31 de desembre de 2011, amb nacionalitat espanyola o estrangera i amb residència legal a Espanya, amb descompte del 70% calculat sobre la tarifa màxima admissible per a l'origen-destinació que s'hagi adquirit, i amb un preu d'adquisició calculat en funció del

descompte i l'origen-destinació adquirit. Ha de ser vàlid durant trenta dies naturals des de la data d'inici de vigència.

b) Des de la data determinada per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible fins al 31 de desembre de 2026, per al seu ús en tots els origen-destinació de les concessions de transport regular de viatgers per carretera competència de l'Administració General de l'Estat, amb les condicions establertes per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible:

1r Un abonament nominatiu de tarifa única, amb validesa de trenta dies des de la data d'inici de vigència, amb la tarifa que s'estableixi per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

2n Un abonament nominatiu de tarifa única per a joves i nens nascuts entre l'1 de gener de 2000 i el 31 de desembre de 2026, amb nacionalitat espanyola o estrangera i amb residència legal a Espanya, amb validesa de trenta dies des de la data d'inici de vigència, amb la tarifa que s'estableixi per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

3. Per resolució del titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible es poden establir també les condicions per utilitzar els abonaments que defineix la lletra b) de l'apartat anterior en els serveis operats per Renfe Viatgers, SME, SA, de Cercanías i Rodalies de la xarxa ferroviària d'ample convencional i de la xarxa d'ample mètric, així com en els serveis de mitjana distància, inclosos els serveis de mitjana distància de Rodalies, que es prestin tant per la xarxa d'ample convencional com per la d'ample mètric, declarats com a obligació de servei públic per les administracions competents, incloent-hi el servei Avant entre Ourense i la Corunya que es presta sobre la xarxa d'ample convencional, el servei Avant entre l'origen-destinació Madrid-Salamanca i el servei Avant de mitjana distància entre Alacant i Múrcia prestat sobre la xarxa d'altres prestacions i en el servei Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, exclòs l'origen-destinació Barcelona-Tarragona, així com en altres serveis de titularitat autonòmica o municipal que es puguin adherir als programes de promoció del transport públic del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. Per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible s'han d'establir les condicions de comercialització, utilització, vigència i caducitat dels títols de viatge, la limitació en el nombre de títols amb descompte o altres limitacions o condicions que es considerin necessàries, així com les obligacions que han de complir els concessionaris i les necessàries per establir l'operativa necessària per vincular l'aplicació dels descomptes a les condicions que estableix aquest article.

5. La condició de l'empresa com a concessionària de transport regular de viatgers per carretera s'ha d'acreditar mitjançant un certificat emès per l'òrgan competent de la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril que així ho expressi.

Article 2. Liquidació als concessionaris de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera competència de l'Administració General de l'Estat.

1. En el primer semestre de 2026, la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril ha d'abonar, en concepte de bestreta a compte de les mesures de reducció del preu dels abonaments i dels títols multiviatge que estableix l'article 1, a cadascun dels concessionaris de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera de competència de l'Administració General de l'Estat, sense perjudici de la situació administrativa en la qual estigui la concessió, la quantitat que resulta d'aplicar el 10% al total dels ingressos per venda de títols corresponents a l'exercici 2019, tal com va quedar acreditat en la presentació dels comptes d'acord amb el que estableix l'Ordre PRE/907/2014, de 29 de maig, per la qual s'implanta un model de comptabilitat analítica

en les empreses contractistes que presten els serveis de transport regular de viatgers d'ús general corresponents a l'exercici esmentat.

Aquesta bestreta a compte es pot ampliar fins al 15% del total dels ingressos per venda de títols corresponents al 2019, en funció de la data i les condicions d'implantació dels abonaments que recull l'article 1.

Aquests pagaments anticipats es poden efectuar sense necessitat de garanties, i els concessionaris queden exonerats de la necessitat de constituir-les.

No tenen dret a la bestreta esmentada les empreses que no hagin presentat els últims comptes a què estiguin obligades.

2. S'han de dur a terme almenys dues liquidacions. Mitjançant una resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible s'ha d'establir la metodologia i les dates de les liquidacions a efectuar sobre els títols de transport objecte de les ajudes utilitzades, sempre que els serveis es continuïn prestant en les mateixes condicions que exigeix el contracte. En cas que aquesta liquidació sigui positiva, se n'ha d'abonar la diferència al concessionari.

3. Finalitzat el període de vigència de la mesura, la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril ha de practicar a cada concessionari, sense perjudici de la situació administrativa de la concessió, la liquidació definitiva dels títols de transport utilitzats.

El resultat de la liquidació s'ha d'abonar al concessionari, si s'escau, durant l'exercici pressupostari següent a la finalització de la vigència de la mesura. En cas que la liquidació sigui negativa, el concessionari ha de reintegrar la quantitat en aquest mateix període.

En relació amb els contractes de serveis públics de transport de viatgers per carretera que s'hagin subscrit l'any 2020 o següents, s'ha d'aplicar el que disposen els apartats anteriors, si bé la bestreta a compte s'ha de calcular aplicant el percentatge del 10% al valor anual estimat del contracte reflectit en el plec de bases de la licitació, que pot ser ampliat fins al 15% en funció de la data i les condicions d'implantació dels abonaments que recull l'article 1.

4. Les ajudes que preveu aquest capítol s'han de finançar amb càrrec al pressupost de la secció 17 «Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible», servei 39 «Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril», programa 441M «Subvencions i Suport al Transport Terrestre» i concepte 477 «Ajudes per a la reducció del preu de títols multiviatge i la millora dels serveis en les concessions de transport regular de viatgers per carretera competència de l'AGE».

CAPÍTOL II

Disposicions relatives als títols de transport corresponents a Renfe Viatgers, SME, SA

Article 3. Mesures de promoció de l'ús dels serveis de transport ferroviari prestats per Renfe Viatgers, SME, SA, declarats com a obligació de servei públic.

1. Els usuaris recurrents de Cercanías i Rodalies i dels serveis ferroviaris de mitjana distància que es prestin tant per la xarxa d'ample convencional com per la d'ample mètric, així com en trams específics de la xarxa d'altres prestacions i línies d'alta velocitat, declarats com a obligació de servei públic per les administracions competents, tenen dret a les bonificacions del preu del bitllet que preveuen els apartats següents.

2. Renfe Viatgers, SME, SA, ha de crear des de l'1 de gener de 2026 fins al 31 de desembre de 2026:

a) Per a cadascun dels nuclis de Cercanías i de Rodalies en què, en la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, s'aplica tarifació zonal de rodalia de la xarxa ferroviària d'ample convencional i de la xarxa d'ample mètric, els abonaments i els títols multiviatge següents:

1r Un abonament de 10 viatges per zones i nucli amb les condicions i els preus que estableixen les seves tarifes habituals, vàlid per ser utilitzat durant un any des de la data

d'inici de vigència. Les condicions d'utilització s'estableixen per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

2n Un abonament mensual nominatiu de tarifa única de 20 euros, amb validesa d'un mes des de la data d'inici de vigència, que pot ser utilitzat per a totes les zones de cada nucli. Aquest abonament es pot utilitzar en la resta de nuclis en les condicions de validesa i utilització que s'estableixin per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

3r Un abonament mensual nominatiu de tarifa única de 10 euros, per a joves nascuts entre l'1 de gener de 2000 i el 31 de desembre de 2011, amb nacionalitat espanyola o estrangera i amb residència legal a Espanya, amb validesa d'un mes des de la data d'inici de vigència, que es pot utilitzar per a totes les zones de cada nucli. Aquest abonament es pot utilitzar en la resta de nuclis en les condicions de validesa i utilització que s'estableixin per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

4t Un abonament nominatiu sense cost per a nens nascuts entre l'1 de gener de 2012 i el 31 de desembre de 2026, amb nacionalitat espanyola o estrangera i amb residència legal a Espanya, amb validesa fins al 31 de desembre de 2026, i que es pot utilitzar per a totes les zones de cada nucli. Aquest abonament es pot utilitzar en la resta de nuclis, amb les condicions de validesa i utilització que s'estableixin per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

b) Per a cada origen-destinació dels serveis ferroviaris de mitjana distància que es prestin tant per la xarxa d'ample convencional com per la d'ample mètric, declarats com a obligació de servei públic per les administracions competents, incloent-hi el servei Avant entre Ourense i la Corunya que es presta sobre la xarxa d'ample convencional, el servei Avant entre l'origen-destinació Madrid-Salamanca i el servei Avant de mitjana distància entre Alacant i Múrcia prestat sobre la xarxa d'altres prestacions i el servei Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, exclòs l'origen-destinació Barcelona-Tarragona, els abonaments i els títols multiviatge següents:

1r Un abonament de 10 viatges amb un 40% de descompte sobre els preus establerts per a aquests abonaments en la seva tarifa Exprés (T2), vàlids durant un any des de la data d'inici de vigència i que es pot utilitzar en tots els trens de mitjana distància per a l'origen-destinació que s'hagi adquirit.

2n Un abonament mensual nominatiu amb un 40% de descompte sobre els preus establerts per a aquests abonaments en la seva tarifa Exprés (T2), amb validesa d'un mes des de la data d'inici de vigència, i que es pot utilitzar en tots els trens de mitjana distància per a l'origen-destinació que s'hagi adquirit.

3r Un abonament mensual nominatiu per a joves nascuts entre l'1 de gener de 2000 i el 31 de desembre de 2011, amb nacionalitat espanyola o estrangera i amb residència legal a Espanya, amb un 50% de descompte sobre l'abonament mensual que estableix el 2n punt, amb validesa d'un mes des de la data d'inici de vigència, que es pot utilitzar en tots els trens de mitjana distància per a l'origen-destinació que s'hagi adquirit.

4t Un abonament nominatiu per a nens nascuts entre l'1 de gener de 2012 i el 31 de desembre de 2026, amb nacionalitat espanyola o estrangera i amb residència legal a Espanya, amb un 100% de descompte sobre l'abonament mensual que estableix el 2n punt, amb validesa fins al 31 de desembre de 2026, i que es pot utilitzar en tots els trens de mitjana distància per a l'origen-destinació que s'hagi adquirit.

3. Renfe Viatgers, SME, SA, ha de crear des de la data que s'estableixi per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible fins al 31 de desembre de 2026, per a la seva utilització indistinta en tots els trens de mitjana distància, inclosos els de mitjana distància per ample mètric i els de mitjana distància de Rodalies, i en els nuclis de Cercanías i Rodalies de la xarxa ferroviària d'ample convencional i de la xarxa d'ample mètric, declarats com a obligació de servei públic per les administracions competents, incloent-hi el servei Avant entre Ourense i la

Corunya que es presta sobre la xarxa d'ample convencional, el servei Avant entre l'origen-destinació Madrid-Salamanca i el servei Avant de mitjana distància entre Alacant i Múrcia prestat sobre la xarxa d'altres prestacions i en el servei Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, exclòs l'origen-destinació Barcelona-Tarragona:

a) Un abonament nominatiu de tarifa única, amb validesa de trenta dies des de la data d'inici de vigència, amb la tarifa que s'estableixi per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

b) Un abonament nominatiu de tarifa única, per a joves i nens nascuts entre l'1 de gener de 2000 i el 31 de desembre de 2026, amb nacionalitat espanyola o estrangera i amb residència legal a Espanya, amb validesa de trenta dies des de la data d'inici de vigència, amb la tarifa que s'estableixi per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. Per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible també es poden establir les condicions per utilitzar els abonaments que defineix l'apartat 3 d'aquest article en els serveis regulars de transport per carretera competència de l'Administració General de l'Estat, així com en altres serveis de titularitat autonòmica o municipal que es puguin adherir als programes de promoció del transport públic del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

5. Des de l'1 de gener de 2026 fins a la data que s'estableixi per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, els títols multiviatge dels serveis ferroviaris d'Avant, declarats com a obligació de servei públic, excepte els serveis entre Ourense i la Corunya i l'origen-destinació Madrid-Salamanca, així com els serveis de mitjana distància en la relació Múrcia-Alacant prestats sobre la xarxa d'altres prestacions, i l'Avant Exprés Barcelona-Tortosa, que s'han de regular pel que recullen els apartats 2.b) i 3 d'aquest article, es poden beneficiar d'un descompte del 50%. Aquest percentatge de descompte es pot modificar mitjançant una resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, i s'ha d'indicar, així mateix, el període d'aplicació de la mesura. Queden exclosos de l'aplicació d'aquest apartat els títols d'anada i tornada.

6. Per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible s'han d'establir i concretar les condicions de venda i d'utilització, vigència i caducitat dels títols de viatge, la limitació en el nombre de títols amb descompte o altres condicions que es considerin necessàries en relació amb els abonaments que recullen els apartats anteriors.

7. Les mesures que estableixen els apartats anteriors són directament aplicables als diferents serveis competència de l'Administració General de l'Estat, inclosos en el contracte entre l'Administració General de l'Estat i la Societat Mercantil Estatal Renfe Viatgers, SME, SA, per a la prestació dels serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril de «Cercanías», «mitjana distància convencional», «alta velocitat mitjana distància (Avant)» i «ample mètric», competència de l'Administració General de l'Estat, subjectes a obligacions de servei públic en el període 2018-2027.

8. En relació amb els serveis que Renfe Viatgers, SME, SA, presta a Catalunya i al País Basc i que són de competència autonòmica, entre l'1 de gener i el 31 de desembre de 2026, la Generalitat de Catalunya i el Govern del País Basc han d'acceptar expressament l'aplicació de les condicions que preveu aquest article perquè puguin ser efectives, mitjançant un escrit que ha de trametre el titular de la conselleria amb competències en matèria de transport a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril en el termini de quinze dies des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei.

9. En relació amb els serveis regulars, no turístics, que Renfe Viatgers, SME, SA, presta sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General en virtut de convenis o contractes amb les administracions autonòmiques, per incloure'ls en la mesura que estableix aquest article, aquestes administracions han d'acceptar expressament l'aplicació de les condicions que preveu aquest article, mitjançant un escrit que ha de trametre el titular de la conselleria amb competències en matèria de transport a la Direcció General de

Transport per Carretera i Ferrocarril en el termini de quinze dies des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei.

Article 4. *Liquidació a Renfe Viatgers, SME, SA.*

1. S'han d'efectuar almenys dues liquidacions. A més, es pot fer una bestreta per les quantitats meritades i no abonades. Mitjançant una resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible s'han d'establir les dates i la metodologia de les liquidacions, i si s'escau la bestreta, a efectuar sobre els títols de transport objecte de les ajudes utilitzades. En cas que aquesta liquidació sigui positiva, se n'ha d'abonar la diferència a Renfe Viatgers, SME, SA.

2. Finalitzat el període de vigència de la mesura, la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril ha de practicar a Renfe Viatgers, SME, SA, la liquidació definitiva dels títols de transport utilitzats durant el període de vigència de la mesura.

El resultat de la liquidació definitiva s'ha d'abonar a Renfe Viatgers, SME, SA, si s'escau, durant l'exercici pressupostari següent a la finalització de la vigència de la mesura. En cas que la liquidació sigui negativa, Renfe Viatgers, SME, SA, n'ha de reintegrar la quantitat en aquest mateix període.

3. Les ajudes previstes en aquest capítol s'han de finançar amb càrrec al pressupost de la secció 17 «Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible», servei 39 «Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril», programa 441M «Subvencions i Suport al Transport Terrestre» i concepte 445 «Ajudes per a la reducció del preu d'abonaments i títols multiviatge per part de Renfe Viatgers SME, SA».

4. Les subvencions i les ajudes que recull aquest capítol no tenen la consideració, a l'efecte de l'impost sobre el valor afegit, de subvencions vinculades al preu, de conformitat amb el que estableix l'article 78.dos.3r de la Llei 37/1992, de 28 de desembre, de l'impost sobre el valor afegit, i, per tant, no s'integra la base imposable d'operacions gravades a aquest impost.

CAPÍTOL III

Ajudes directes al transport col·lectiu urbà i interurbà competència de les comunitats autònomes i d'entitats locals

Article 5. *Ajudes directes al transport terrestre de viatgers.*

Mitjançant aquest capítol s'estableix un sistema d'ajudes directes en el període de l'1 de gener al 31 de desembre de 2026 per a la concessió de suport financer a les comunitats autònomes i les entitats locals que prestin servei de transport terrestre col·lectiu urbà o interurbà, així com als ens locals supramunicipals que agrupin diversos municipis, creats per normes de rang legal i que prestin servei de transport públic col·lectiu, que compleixin les condicions a les quals fa referència l'article 7.

Article 6. *Objecte de les ajudes.*

Les ajudes van dirigides a la reducció de preus dels títols de transport col·lectiu terrestre següents:

- a) Títols multiviatge i abonaments dirigits a la població infantil i juvenil.
- b) Altres títols multiviatge i abonaments, exclosos el bitllet d'anada i tornada i els títols turístics de qualsevol naturalesa similar.

Article 7. *Beneficiaris.*

1. Els beneficiaris del sistema d'ajudes són les comunitats autònomes i les entitats locals que prestin serveis de transport públic col·lectiu urbà o interurbà, així com els ens locals supramunicipals que agrupin diversos municipis, creats per normes de rang legal i

que prestin servei de transport públic col·lectiu, independentment de la modalitat de gestió d'aquest, incloent-hi ajuntaments, diputacions provincials, diputacions forals, consells i cabildos insulars, així com mancomunitats i comarques, que hagin implantat des de l'1 de gener de 2026, amb vigència fins al 31 de desembre de 2026, els descomptes en els seus títols multiviatge i abonaments de transport a què es refereix l'article 8.

En cas que la implantació efectiva sigui posterior a l'1 de gener i no sobrepassi l'1 de març de 2026, s'han d'habilitar, respecte als dies en què no s'hagi implantat la mesura, o bé un procediment de reintegrament de la part proporcional del preu respecte als dies en què no s'hagi implantat la mesura, o bé l'aplicació d'un descompte addicional proporcional sobre el preu dels títols ja bonificats.

2. Per poder ser beneficiari de les ajudes és condició necessària que les comunitats autònomes o les entitats locals tinguin implantat un sistema de tarifes per a títols multiviatge i abonaments, exclòs el bitllet d'anada i tornada i els títols turístics o de qualsevol naturalesa similar, dels serveis de transport terrestre de la seva competència.

3. Quan es tracti d'entitats locals, la condició de beneficiari està supeditada:

a) En el cas de municipis de més de 50.000 habitants i territoris insulars, a l'acreditació pertinent, mitjançant una declaració responsable, o bé de disposar d'una zona de baixes emissions activa en el seu territori o bé d'implantar-la i que estigui en funcionament durant el 2026, de conformitat amb l'obligació legal que estableix l'article 14.3 de la Llei 7/2021, de 20 de maig.

b) En el cas de municipis de 20.000 a 50.000 habitants, a la presentació d'un certificat o un informe acreditatiu, emès pels serveis tècnics competents de la comunitat autònoma o de l'ajuntament, que analitzi la qualitat de l'aire en l'últim període anual del qual es disposi de dades i determini que no se superen els valors límit dels contaminants que regula el Reial decret 102/2011, de 28 de gener. Si no s'acredita aquesta condició, s'ha de presentar l'acreditació que reflecteix la lletra anterior.

c) En el cas d'ens locals supramunicipals que agrupin diversos municipis, perquè el beneficiari pugui obtenir l'ajuda directa assignada, tots els municipis integrats en el seu àmbit de competència han d'acreditar individualment, segons el cas, la condició que reflecteixen les lletres a i b anteriors.

En cas de compliment parcial d'això anterior, l'ajuda màxima a atorgar o liquidar s'ha de reduir gradualment respecte dels imports nominals d'aquesta, aplicant un factor de correcció proporcional a les dades de població dels municipis que incompleixin aquesta obligació respecte del total de la població dels municipis que integren l'agrupació esmentada.

4. Les administracions prestadores del servei poden establir, en el seu règim tarifari habitual, les condicions addicionals que considerin necessàries perquè els usuaris es puguin beneficiar de les ajudes, respecte a la caducitat dels títols de viatge, la limitació en el nombre de títols que es poden adquirir en una mateixa operació de venda o altres que considerin necessàries, amb la finalitat d'adequar el període efectiu de reducció de preus o per evitar situacions d'abús.

Article 8. Quantia de les ajudes i descomptes aplicables als títols multiviatge i als abonaments de transport.

La quantia de les ajudes que preveu aquest capítol es determina d'acord amb els criteris següents:

a) Gratuïtat en els abonaments i els títols multiviatge infantils:

La quantia de l'ajuda es determina en els termes que expressa la disposició addicional primera. A aquest efecte es consideren com a població infantil els usuaris nascuts entre l'1 de gener de 2012 i el 31 de desembre de 2026.

b) Descompte del 50% de l'import de la tarifa en títols jove:

La quantia d'aquestes ajudes es correspon amb la pèrdua d'ingressos corresponents al descompte del 50% en els títols multiviatge i els abonaments adreçats a població jove, dels serveis de transport terrestre competència de les administracions beneficiàries, per al període comprès entre l'1 de gener i el 31 de desembre de 2026.

c) Descompte del 20% de l'import de la tarifa en abonaments i títols multiviatge.

Aquestes es corresponen amb la pèrdua d'ingressos corresponents al descompte del 20% en els títols multiviatge i els abonaments dels serveis de transport terrestre competència de les administracions beneficiàries, exclosos el bitllet d'anada i tornada i els títols turístics o de qualsevol naturalesa similar i els que indiquen els punts a) i b) anteriors, per al període comprès entre l'1 de gener i el 31 de desembre de 2026.

En tots els casos anteriors el preu del títol de transport que s'ha de finançar amb les ajudes es considera prenent com a referència el règim tarifari que el beneficiari tingui implantat a 30 de novembre de 2025, excepte en la gratuïtat infantil.

Article 9. *Gestió de les ajudes.*

1. Mitjançant aquest Reial decret llei es convoquen aquestes ajudes, que s'han de regular pel que estableix aquesta norma i per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, que, entre altres aspectes, ha de contenir:

- La quantia total màxima de les subvencions convocades dins dels crèdits disponibles.
- El termini de presentació de sol·licituds.
- Els documents i les informacions que han d'acompanyar la sol·licitud.
- La manera d'acreditar els requisits per sol·licitar la subvenció.
- El termini de resolució i notificació.

Els possibles beneficiaris que vulguin accedir a les ajudes han de presentar la seva sol·licitud en el procediment habilitat per a això a la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, mitjançant el formulari que a aquest efecte hi ha d'estar disponible. Totes les sol·licituds, així com la resta de documentació del procediment, que es presentin en un procediment diferent de l'indicat no s'admetran.

2. Les sol·licituds es poden presentar fins al 30 d'abril de 2026, i només tenen dret a la bestreta que estableix l'article 12 les que es presentin en els tres mesos següents a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei i que manifestin expressament la voluntat de percebre-la en el formulari de sol·licitud.

3. La sol·licitud ha d'anar acompanyada d'una declaració responsable que el sol·licitant presta serveis de transport públic col·lectiu urbà o interurbà i del compromís de la comunitat autònoma o l'entitat local sol·licitant, o de l'entitat que tingui la competència per a això, d'implantació d'una reducció del preu dels abonaments i els títols multiviatge en els termes que estableix l'article anterior d'aquest Reial decret llei i de finançar amb càrrec als seus propis pressupostos la quantia que sigui necessària per compensar les entitats i els operadors de transport per l'aplicació dels descomptes a què es refereix l'article 8, tot això segons el model que s'ha de posar a disposició a aquest efecte a la seu electrònica. En aquesta declaració responsable també s'hi ha de fer constar que el beneficiari es compromet, des de la recepció de la quantia total de la subvenció o de la bestreta, a compensar en un termini màxim de dos mesos les entitats o els operadors de transport que facin els descomptes efectius per la disminució d'ingressos i pels costos als quals es refereix l'article 13, que hagi comportat la implantació de la mesura. En cas de no efectuar l'abonament esmentat, es produiran interessos de demora a favor dels operadors de transport.

4. En la sol·licitud hi ha de figurar necessàriament el compte bancari en el qual vulguin que es faci l'abonament, i s'ha d'acompanyar del certificat de titularitat del compte bancari corresponent. La comunitat autònoma o l'entitat local pot sol·licitar que l'abonament es faci en un compte de titularitat del consorci de transports o l'entitat pública que gestioni els serveis de transport que són objecte d'aquestes ajudes, amb la finalitat d'agilitar-ne l'aplicació al finançament efectiu de la reducció del preu dels abonaments i els títols multiviatges de transport. En aquest cas, ha d'indicar expressament en la sol·licitud la voluntat de cedir el dret de cobrament de les ajudes a l'entitat pública que correspongui, així com el compte en la qual vol que es faci l'abonament i qui n'és el titular. En tots els casos, en el moment de l'abonament del pagament, el compte ha d'estar donat d'alta en el Fitxer central de tercers de la Direcció General del Tresor i Política Financera.

5. Si es detecten defectes o omissions esmenables o es necessita informació complementària, s'ha de requerir el sol·licitant, mitjançant una notificació electrònica, perquè en un termini màxim de deu dies hàbils esmeni les mancances o adjunti els documents necessaris, amb indicació que, si no ho fa, se'l tindrà per desistit de la petició, amb la resolució prèvia que s'ha de dictar en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Article 10. *Procediment de concessió.*

1. La determinació del procediment i els criteris per fixar l'import de l'ajuda a concedir a cada sol·licitant s'ha de fer mitjançant una resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. La resolució pot establir factors correctors en funció de la disponibilitat prevista de crèdit per finançar la concessió.

Les ajudes s'han d'atorgar mitjançant una resolució de la persona titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. La resolució posa fi a la via administrativa.

2. L'ordenació i la instrucció del procediment l'ha de fer la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat.

3. El mitjà de publicació de tots els actes administratius del procediment, que té en tot cas els efectes d'una notificació, és la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. Les concessions de les ajudes s'han de dictar per ordre de presentació de sol·licituds, una vegada feta la instrucció corresponent, fins a l'esgotament del crèdit pressupostari assignat per a aquesta convocatòria. A aquest efecte, en el cas de sol·licituds que hagin de ser objecte d'esmena, es considera com a moment de la presentació aquell en què té entrada davant l'òrgan instructor l'esmena total de la sol·licitud. No obstant això, aquesta condició no és aplicable a l'efecte del que estableix l'apartat 2 de l'article 9, per a la qual cosa es té en compte la presentació inicial de la sol·licitud.

Es poden dictar resolucions complementàries de concessió en el supòsit d'eventuals augments sobrevinguts de crèdit disponible, que possibilitin la concessió d'ajudes respecte a sol·licituds que s'hagin desestimat inicialment per esgotament del crèdit.

5. L'òrgan instructor, en vista de l'expedient, ha de formular la proposta de resolució provisional que conté la relació provisional de beneficiaris i la quantia que ha de percebre cadascun. La resolució provisional es publica a la seu electrònica; es concedeix un tràmit d'audiència per un termini màxim de deu dies hàbils, a comptar de l'endemà de la publicació, per rebre al·legacions.

6. Les al·legacions i la documentació presentades les examina l'òrgan instructor, que ha d'eleva una proposta de resolució definitiva a l'òrgan concedent. Aquesta proposta ha d'expressar la relació de beneficiaris per als quals es proposa la concessió de l'ajuda i la seva quantia, així com les condicions de concessió i acceptació de l'ajuda. La proposta ha d'anar acompanyada d'un informe de l'òrgan instructor en el qual consti que de la informació que té es desprèn que els beneficiaris compleixen tots els requisits necessaris per accedir a les ajudes.

7. Un cop rebuda la proposta i l'informe de l'instructor, l'òrgan concedent ha de dictar la resolució definitiva de concessió de les subvencions i, d'aquesta manera, resoldre el procediment. A mesura que es vagin resolent les sol·licituds es poden emetre resolucions parcials de concessió.

8. La resolució de concessió s'ha de notificar als interessats en el termini de deu dies hàbils a partir de la data en què hagi estat dictada, sense perjudici de la remissió de la informació corresponent a la base de dades nacional de subvencions. El termini màxim en què s'ha de notificar la resolució expressa de la convocatòria és de sis mesos, comptats des de l'endemà de la data final del termini de presentació de sol·licituds.

9. Després de notificar la concessió de la subvenció, s'ha de fer el pagament de la bestreta que correspongui, si s'escau.

10. La competència per aprovar les despeses i autoritzar els compromisos, els reconeixements d'obligacions i les propostes de pagament que escaiguin, així com expedir i autoritzar els documents comptables derivats d'aquestes operacions, correspon a la persona titular de la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat.

11. La Direcció General d'Estratègies de Mobilitat ha d'elaborar un pla d'actuació per comprovar que els beneficiaris han dut a terme les activitats subvencionades, que compleixen els requisits establerts per tenir la condició de beneficiari i que han assumit les obligacions d'acord amb la convocatòria d'aquest Reial decret llei, les resolucions que es dictin d'acord amb la facultat de desplegament que preveu la disposició final segona, així com la resolució de concessió. El pla ha de recollir, en tot cas, els controls i les comprovacions mínims que reflecteix l'article 16 d'aquest Reial decret llei.

Els resultats de l'aplicació d'aquest pla, si s'escau, serveixen de base per determinar l'execució correcta de l'activitat subvencionada i l'acreditació de les liquidacions que es rebin.

Article 11. *Cofinançament per les entitats locals i les comunitats autònomes.*

Les comunitats autònomes i les entitats locals competents han de finançar, amb càrrec als seus propis pressupostos, la quantia que sigui necessària per cobrir, una vegada aplicada l'ajuda estatal, les pèrdues d'ingressos en els percentatges i pels períodes que estableix l'article 8, més els costos d'implementació i financers a què es refereix l'article 13.

Article 12. *Liquidació i pagament de les ajudes.*

1. El pagament de l'import concedit s'ha d'efectuar en dues fases:

a) Un primer pagament anticipat. Mitjançant una resolució del secretari d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible s'ha de determinar el mètode de càlcul d'aquest pagament anticipat, que en cap cas pot ser superior, per a cada beneficiari, a l'import de l'anualitat concedida, ni globalment al crèdit pressupostat que per a aquestes ajudes es disposi en l'anualitat de 2026.

b) Un pagament final de liquidació amb càrrec al pressupost consignat en l'anualitat 2027, després de la presentació del compte justificatiu corresponent.

2. El pagament final de liquidació queda condicionat a la verificació prèvia per l'òrgan competent de la documentació justificativa acreditativa de l'execució de la totalitat de l'activitat i de la pèrdua d'ingressos assumida. En cap cas l'import a abonar pot superar acumuladament l'import màxim concedit.

3. Les entitats beneficiàries han de presentar entre l'1 de febrer i el 30 d'abril de 2027 la justificació i la liquidació referides als títols de transport emesos en el període comprès entre gener i desembre de 2026. La justificació ha d'incloure l'acreditació del compliment dels compromisos assumits pel beneficiari en la seva sol·licitud, de la manera que determini l'òrgan concedent.

4. La competència per comprovar la justificació de la subvenció, així com la incoació i instrucció del procediment de reintegrament, correspon a la persona titular de

la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat. La competència per a la resolució del procediment de reintegrament correspon a la persona titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. La resolució del procediment de reintegrament posa fi a la via administrativa.

5. Rebuda la documentació de la justificació i la liquidació, la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat:

a) Ha de fer les comprovacions oportunes del compliment de les condicions de concessió de les ajudes i de les obligacions del beneficiari, sense perjudici de les comprovacions fetes prèviament per aplicació del pla que estableix l'apartat 11 de l'article 10 d'aquest Reial decret llei.

b) Ha de practicar les liquidacions de despesa corresponents sobre els títols de transport objecte de les ajudes emeses en el període esmentat.

c) Ha de tramitar l'abonament del saldo corresponent si fos positiu.

d) En cas que el saldo sigui negatiu, ha d'incoar el procediment de reintegrament del saldo corresponent i l'ha d'instruir fins a la proposta de resolució definitiva.

L'acreditació de veracitat de les liquidacions presentades pels beneficiaris es pot efectuar per qualsevol mitjà admissible en dret, tot això sense perjudici dels controls que preveu l'article 16.

6. L'import del pagament anticipat s'ha de descomptar proporcionalment en el pagament final.

Article 13. *Afectació dels recursos.*

1. Els imports que percebin les comunitats autònomes i les entitats locals amb càrrec als crèdits pressupostaris que s'autoritzen s'han de destinar exclusivament a finançar la prestació del servei de transport públic urbà o interurbà i, en tot cas, a compensar en el termini màxim de dos mesos des de la recepció de les ajudes o les bestretes d'aquestes les entitats i operadors de transport que facin els descomptes efectius per la disminució d'ingressos que hagi comportat la implantació de la mesura. L'incompliment del termini de dos mesos dona lloc als interessos de demora i la indemnització pels costos de cobrament en els termes que preveu la Llei 3/2004, de 29 de desembre, per la qual s'estableixen mesures de lluita contra la morositat en les operacions comercials, que ha de suportar la comunitat autònoma o l'entitat local corresponent.

2. Aquesta compensació ha de cobrir almenys els mínims ingressos obtinguts durant els mesos d'aplicació del descompte, els costos d'implementació de la mesura i els costos financers en què hagin pogut incórrer, mitjançant el procediment que cada administració prevegi.

3. Amb caràcter general, els imports que percebin els ajuntaments integrats en consorcis de transport s'han de transferir a aquestes entitats en la mesura que suportin la reducció d'ingressos com a conseqüència de la implantació dels descomptes. Aquesta disposició és aplicable en tot cas als ajuntaments integrats en el Consorci Regional de Transports de Madrid o en l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

4. L'Àrea Metropolitana de Barcelona ha de transferir els imports que percebi a l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, en la mesura en què suporti la reducció d'ingressos com a conseqüència de la implantació dels descomptes.

Article 14. *Compatibilitat de les mesures de suport.*

1. Les mesures de suport que preveu aquest capítol són compatibles i acumulables amb qualsevol altra subvenció o ajuda que es pugui estar concedint amb la finalitat de reduir el preu final d'abonament dels bitllets multiviatge expedits pels prestadors del servei. En particular, són compatibles amb les ajudes i subvencions a les entitats locals per serveis de transport col·lectiu urbà interior que puguin regular les lleis de

pressupostos generals de l'Estat i amb les subvencions nominatives destinades al finançament del transport públic regular de viatgers que aquestes lleis puguin establir.

2. No obstant això, aquestes ajudes són incompatibles amb les altres que, en reconeixement del fet insular, s'atorguin a les comunitats autònomes de les Illes Balears i de Canàries per a la implantació d'un descompte específic en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre d'aquestes illes.

3. L'import de l'ajuda en cap cas pot ser d'una quantitat tal que, aïlladament o en concurrència amb altres subvencions, ajudes, ingressos o recursos, superi el cost de l'activitat subvencionada.

Article 15. *Informació, comunicació i visibilitat. Publicitat.*

Les comunitats autònomes o les entitats locals que siguin beneficiàries d'aquestes ajudes han de fer arribar a l'usuari dels serveis de transport la informació que els descomptes implantats tenen finançament del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, mitjançant la informació oferta en línia, en els punts de venda dels títols de transport o pels mitjans que es considerin més adequats i proporcionats en funció de la naturalesa dels serveis, els canals de venda i les característiques del beneficiari de les ajudes.

En qualsevol cas, totes les activitats de comunicació o difusió sobre la implantació dels descomptes a què fa referència aquesta norma han d'incloure de manera expressa que reben finançament del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i han d'incloure el logotip específic disponible a la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Així mateix, els títols de transport emesos objecte d'aquestes ajudes han d'incorporar el logotip específic indicat en el paràgraf anterior juntament amb la llegenda «Títol de transport finançat pel Govern d'Espanya. Més transport públic i millor».

Article 16. *Control.*

1. Les comunitats autònomes o les entitats locals beneficiàries d'aquestes ajudes s'han de sotmetre a qualsevol actuació de comprovació i control financer que pugui dur a terme la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible o un altre òrgan que aquesta designi, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat o el Tribunal de Comptes, i a qualsevol altra actuació de comprovació o control financer que puguin efectuar els òrgans de control competents; per a això han d'aportar tota la informació que se'ls requereixi.

2. D'acord amb el que s'ha exposat, la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat ha de revisar el compliment dels compromisos assumits per part dels beneficiaris i en concret:

a) Sol·licitar als beneficiaris una acreditació sobre el compliment dels requisits que estableix l'article 7 d'aquest Reial decret llei.

S'han de comprovar almenys un 30% de les acreditacions trameses d'acord amb el pla d'actuació, per verificar que els beneficiaris hagin dut a terme les activitats subvencionades.

b) Sol·licitar als beneficiaris una auditoria o certificat de la intervenció de l'entitat local o autonòmica corresponent, segons el tipus de beneficiari, en què s'evidenciï el compliment dels requisits que recullen els articles 13, 14 i 15, incloent-hi la comprovació que no es produeixen situacions de doble finançament i que s'han dedicat els imports percebuts exclusivament a finançar el servei de transport públic urbà o interurbà i, en tot cas, a compensar en el termini màxim de dos mesos des de la concessió de les ajudes, les entitats i els operadors de transport que apliquin efectivament la gratuïtat en els títols infantils per la disminució d'ingressos que hagi comportat la implantació de la mesura. Tot això d'acord amb el que preveu l'article 13 d'aquest Reial decret llei.

3. El pla d'actuació per comprovar que els beneficiaris han dut a terme les activitats subvencionades ha de comprovar la recepció del 100% d'aquestes auditories i certificats.

4. L'incompliment total o parcial de l'objectiu o la no adopció del comportament que fonamenta la concessió de les ajudes dona lloc al seu reintegrament en els termes següents:

a) L'incompliment dels requisits que recull l'article 7 dona lloc al reintegrament íntegre de les quanties percebudes.

b) L'incompliment de la resta de requisits que recullen els articles 9.3, 11, 13, 15 i l'apartat 2 de la disposició addicional segona, segons les auditories o certificats tramesos, dona lloc al reintegrament en la part proporcional que no hagi complert els requisits esmentats.

c) S'ha de procedir al reintegrament total en el supòsit de no trametre l'acreditació sobre el compliment dels requisits que estableix l'article 7 d'aquest Reial decret llei o les auditories o certificats de la intervenció de l'entitat local o autonòmica corresponent, segons el tipus de beneficiari, que recull l'apartat 2 anterior, en el termini d'un any des que l'hagi sol·licitat oficialment la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat.

Com a excepció al que es preveu de manera general per a aquestes ajudes, per a la gestió dels reintegraments per incompliments s'ha d'aplicar el procediment que recull el capítol II del títol II de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, i la seva normativa de desplegament.

Article 17. *Aspectes financers.*

1. Les ajudes que preveu aquest capítol s'han de finançar amb càrrec al pressupost de la secció 17 «Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible», servei 41 «Direcció General d'Estratègies de Mobilitat», programa 441M «Subvencions i Suport al Transport Terrestre», un en el concepte 450 «A comunitats autònomes per cofinançar serveis de transport col·lectiu», i l'altre en el concepte 466 «A corporacions locals per cofinançar serveis de transport col·lectiu».

2. En cas que calgui elevar la quantia aprovada en qualsevol de les aplicacions pressupostàries previstes per finançar aquestes ajudes en vista de les sol·licituds presentades i al mateix temps hi hagi un saldo sobrant en l'altra aplicació, es poden reajustar les quanties de les aplicacions pressupostàries entre si mitjançant la transferència de crèdit corresponent.

Igualment, es pot adscriure crèdit addicional a qualsevol de les aplicacions pressupostàries que preveu la convocatòria per finançar les ajudes, en vista de les sol·licituds presentades, en cas que hi hagi eventuais augments sobrevinguts de crèdit disponible, amb la tramitació prèvia de l'expedient de despesa corresponent.

CAPÍTOL IV

Disposicions relatives a l'establiment d'un descompte del 100% en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries i les Illes Balears

Article 18. *Objecte i entitats beneficiàries.*

1. Mitjançant aquestes disposicions s'articula, en reconeixement del fet insular, les ajudes per establir el descompte del 100% en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries i les Illes Balears per a l'any 2026, tal com preveu la disposició addicional trenta-quatre de la Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible.

2. La participació de les entitats beneficiàries indicades en l'apartat anterior en el règim d'ajudes d'aquest capítol està condicionada a la implantació d'un sistema de tarifes per a títols multiviatge i abonaments, exclòs el bitllet d'anada i tornada i els títols turístics o de qualsevol naturalesa similar, dels serveis de transport terrestre de la seva competència que participin en el programa d'ajudes.

3. Les comunitats autònomes beneficiàries han de finançar, amb càrrec als seus propis pressupostos, la quantia que sigui necessària, una vegada aplicada l'ajuda estatal, per cobrir, si s'escau, els costos d'implementació de la mesura i els costos financers en què puguin haver incorregut, mitjançant el procediment que prevegi cada administració.

Article 19. *Procediment de concessió.*

1. Per a la concessió de cada ajuda, en el termini de dos mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, la comunitat autònoma beneficiària ha de presentar a la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible un certificat signat pel conseller amb competències en transport, que acrediti que des de l'1 de gener de 2026 i fins a la data de signatura del certificat s'ha implantat la gratuïtat en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes, i que hi ha el compromís de mantenir la mesura fins al 31 de desembre de 2026.

2. Aquest document s'ha de presentar acompanyat de la documentació següent:

a) Declaració responsable de les entitats locals integrades en el territori de la comunitat autònoma que vulguin aplicar els descomptes en què certifiquin que presten serveis de transport públic col·lectiu terrestre urbà o interurbà.

b) Compromís de finançar amb càrrec als seus propis pressupostos la quantia que sigui necessària per compensar les entitats i els operadors de transport per l'aplicació del descompte, els costos d'implementació de la mesura i els costos financers en què puguin haver incorregut. El compromís ha de fer constar que, des de la recepció de la quantia total de la subvenció o la bestreta, el beneficiari es compromet a compensar en un termini màxim de dos mesos les entitats o els operadors de transport que apliquin els descomptes efectius, per la disminució d'ingressos que hagi comportat la implantació de la mesura.

c) Designació d'un compte bancari d'abonament de la subvenció. En cas que el compte no estigui donat d'alta en el Fitxer central de tercers de la Direcció General del Tresor i Política Financera, s'ha de presentar també el certificat de titularitat del compte bancari corresponent.

3. Les ajudes s'atorguen mitjançant una resolució de la persona titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. La resolució posa fi a la via administrativa. La competència per aprovar les despeses i autoritzar els compromisos, els reconeixements d'obligacions i les propostes de pagament que escaiguin, així com expedir i autoritzar els documents comptables derivats d'aquestes operacions, correspon a la persona titular de la Secretaria General de Mobilitat Sostenible. L'ordenació i la instrucció del procediment l'ha d'efectuar la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat.

4. Les sol·licituds s'han de presentar per mitjans electrònics, a través de la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, de conformitat amb la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, en el termini màxim de dos mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei.

Les sol·licituds s'han d'ajustar al contingut dels formularis, els models de declaracions responsables i els altres documents electrònics que cal emplenar en les diferents fases del procediment, disponibles a la seu electrònica.

Un cop finalitzat el termini de presentació de sol·licituds, si en aquestes es detecten defectes o omissions esmenables o es requereix informació complementària, s'ha de requerir el sol·licitant perquè, en un termini màxim de deu dies hàbils, esmeni les mancances o adjunti els documents necessaris, amb la indicació que si no ho fa se'l tindrà per desistit de la seva sol·licitud, amb la resolució prèvia que s'ha de dictar en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de conformitat amb el seu article 68.1.

5. L'òrgan instructor ha de fer una anàlisi d'elegibilitat de les propostes presentades i, en vista de l'expedient, una vegada fetes les comprovacions de compliment dels requisits exigits, ha d'emetre una proposta de resolució provisional motivada per a cadascun dels beneficiaris, en la qual ha de proposar la concessió o la denegació de l'ajuda i, si s'escau, per quina quantia, i s'ha de notificar als interessats; així mateix, la proposta ha de concedir un termini de deu dies hàbils a comptar de la notificació perquè els interessats formulin al·legacions, si ho estimen oportú. Durant el termini d'al·legacions es pot sol·licitar el desistiment de la sol·licitud d'ajuda.

Examinades les al·legacions adduïdes pels interessats, si s'escau, l'òrgan instructor ha de formular una proposta de resolució definitiva a l'òrgan concedent. La resolució definitiva aprovada per l'òrgan concedent s'ha de notificar als beneficiaris.

En la resolució de concessió de l'ajuda notificada a cadascun dels beneficiaris, que ha de ser motivada, s'hi ha d'expressar la concessió o denegació de l'ajuda i per quina quantia. La resolució de concessió ha d'especificar la documentació, les dades i les certificacions que han de formar part del compte justificatiu que ha de presentar l'entitat beneficiària per liquidar les ajudes.

6. El termini màxim de resolució i notificació de la concessió de l'ajuda és de sis mesos a comptar de l'endemà de la finalització del termini de presentació de sol·licituds. Transcorregut aquest termini màxim per resoldre sense que s'hagi notificat cap resolució expressa, s'entén desestimada la sol·licitud per silenci administratiu, de conformitat amb el que disposa l'article 25.1.a) de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

De conformitat amb el que estableix l'article 14.3 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, la tramitació electrònica és obligatòria en totes les fases del procediment.

7. Amb la concessió d'aquesta ajuda, la comunitat autònoma beneficiària ha de compensar proporcionalment les administracions o les empreses gestores dels serveis de transport terrestre col·lectiu corresponents.

Article 20. *Quantia i finançament de l'ajuda.*

1. La Comunitat Autònoma de les Illes Balears és beneficiària d'una ajuda per un import de 63 milions d'euros, distribuïda en dues anualitats:

- a) 40.950.000 euros el 2026.
- b) 22.050.000 euros el 2027.

2. La Comunitat Autònoma de Canàries és beneficiària d'una ajuda per un import de 120 milions d'euros, distribuïda en dues anualitats:

- a) 78.000.000 euros el 2026.
- b) 42.000.000 euros el 2027.

3. Els beneficiaris tenen dret al pagament d'una bestreta per un import equivalent al 65% de la quantia de l'ajuda. L'abonament de les bestretes s'ha d'efectuar una vegada concedida l'ajuda en cada anualitat i sense necessitat de constituir cap garantia. Cada abonament s'ha d'efectuar per transferència bancària al compte bancari indicat per l'entitat beneficiària en la seva sol·licitud.

4. Els beneficiaris han de justificar el compliment de la finalitat per a la qual es concedeix l'ajuda i de l'aplicació dels fons percebuts davant l'òrgan concedent o designat amb aquesta finalitat. Per a això, els beneficiaris tenen de termini fins al 30 de setembre de 2027 per presentar els comptes justificatius referits als títols de transport emesos en el període comprès entre gener i desembre de 2026, amb el desglossament requerit i la documentació especificada en la resolució de concessió.

Un cop rebuda la documentació, la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat ha de practicar les corresponents liquidacions de despesa sobre els títols de transport objecte de les ajudes emeses en el període esmentat i ha d'incoar i tramitar els reintegraments que escaiguin, si és el cas.

L'acreditació de la veracitat de les liquidacions que presentin els beneficiaris es pot efectuar per qualsevol mitjà admissible en dret, tot això sense perjudici dels controls que preveu l'article 21 d'aquest Reial decret llei.

5. Les ajudes que preveu aquest capítol es financen amb càrrec al pressupost de la secció 17 «Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible», servei 41 «Direcció General d'Estratègies de Mobilitat», programa 441M «Subvencions i Suport al Transport Terrestre», en el subconcepte 453.01 «A la Comunitat Autònoma de Canàries per a l'establiment d'un descompte del 100% als usuaris recurrents en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les illes Canàries», i en el subconcepte 453.02 «A la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'establiment d'un descompte del 100% als usuaris recurrents en el preu dels abonaments de transport i els títols multiviatge del transport públic col·lectiu terrestre de les Illes Balears».

Article 21. *Control financer.*

1. Les comunitats autònomes beneficiàries d'aquestes ajudes s'han de sotmetre a qualsevol actuació de comprovació i control financer que pugui dur a terme la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible o un altre òrgan que aquesta designi, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat o el Tribunal de Comptes, i a qualsevol altra actuació de comprovació o control financer que puguin efectuar els òrgans de control competents; per a això han d'aportar tota la informació que se'ls requereixi.

Atès que a aquestes ajudes no els és aplicable la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, ni és aplicable cap altre requisit que estableixen altres lleis per a l'obtenció de subvencions, el control d'aquestes ajudes s'ha d'acollir als principis generals que regeixen les relacions interadministratives, que regula l'article 140 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, i, especialment, pel deure de col·laboració que desplega el seu article 141, que en tot cas ha de vetllar per:

- a) La justificació adequada i correcta de l'ajuda.
- b) La realitat i la regularitat de les operacions que, d'acord amb la justificació presentada per beneficiaris i entitats col·laboradores, han estat finançades amb la subvenció.
- c) El finançament adequat i correcte de les activitats subvencionades.

2. La Direcció General d'Estratègies de Mobilitat ha d'elaborar un pla d'actuació per comprovar que els beneficiaris hagin dut a terme les activitats subvencionades i hagin complert els requisits que estableix aquesta disposició per assolir la condició de beneficiari i les obligacions assumides.

Els resultats de l'aplicació d'aquest pla, si s'escau, han de servir com a base per determinar l'execució correcta de l'activitat subvencionada i acreditar els comptes justificatius que es rebin.

L'incompliment total o parcial de l'objectiu o la no adopció del comportament que fonamenta la concessió de les ajudes dona lloc al seu reintegrament en els termes següents:

- a) L'incompliment dels requisits que recullen els apartats 2 i 3 de l'article 18 dona lloc al reintegrament íntegre de les quanties percebudes.
- b) L'incompliment de la resta de requisits que recull aquest capítol, segons les auditories o els certificats tramesos, dona lloc al reintegrament en la part proporcional que no hagi complert els requisits esmentats.
- c) Cal procedir al reintegrament total en el supòsit de no trametre l'acreditació sobre el compliment dels requisits que estableix aquest capítol o les auditories o els certificats de la intervenció de la comunitat autònoma corresponent, que recull la disposició addicional segona d'aquest Reial decret llei, en el termini d'un any des que la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat ho hagi sol·licitat oficialment.

3. Aquestes ajudes són incompatibles amb qualsevol altra subvenció o ajuda que es pugui estar concedint amb la finalitat de reduir el preu final d'abonament dels abonaments i els títols multiviatge expedits pels prestadors del servei. No obstant això, són compatibles amb les subvencions nominatives destinades al finançament del transport públic regular de viatgers que les lleis esmentades puguin establir.

L'import de l'ajuda en cap cas pot ser d'una quantia tal que, aïlladament o en concurrència amb altres subvencions, ajudes, ingressos o recursos, superi el cost de l'activitat subvencionada.

Article 22. *Informació, comunicació i visibilitat. Publicitat.*

Els beneficiaris d'aquestes ajudes han de fer arribar a l'usuari dels serveis de transport la informació que els descomptes implantats tenen finançament del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, mitjançant la informació oferta en línia, en els punts de venda dels títols de transport o pels mitjans que es considerin més adequats i proporcionats en funció de la naturalesa dels serveis, els canals de venda i les característiques del beneficiari de les ajudes.

En qualsevol cas, totes les activitats de comunicació o difusió sobre la implantació dels descomptes a què fa referència aquesta norma han d'incloure de manera expressa que reben finançament del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i han d'incloure el logotip específic disponible a la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Així mateix, els títols de transport emesos objecte d'aquestes ajudes han d'incorporar el logotip específic indicat en el paràgraf anterior juntament amb la llegenda que s'indiqui a la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

CAPÍTOL V

Disposicions relatives als serveis de Cercanías de Renfe Viatgers, SME, SA, en els nuclis d'Astúries i Cantàbria

Article 23. *Mesures de promoció de l'ús del transport públic ferroviari de Cercanías en els nuclis d'Astúries i Cantàbria.*

1. Renfe Viatgers, SME, SA, ha de crear un títol multiviatge per als serveis de cadascun dels nuclis de Cercanías d'Astúries i Cantàbria de la xarxa ferroviària d'ample convencional i de la xarxa d'ample mètric, amb vigència per a cada quadrimestre natural de 2026. Ha de ser gratuït per als usuaris recurrents, sense perjudici de les condicions que s'estableixin per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible, tal com s'indica en l'apartat 2 d'aquest article.

2. Les limitacions i les condicions respecte a l'aplicació de la gratuïtat i els descomptes que estableix l'apartat anterior, entre d'altres les condicions de venda i d'utilització, de vigència i de caducitat dels títols de viatge, la limitació en el nombre de títols amb descompte o altres condicions que es considerin necessàries, així com per establir l'operativa necessària per vincular l'aplicació de la gratuïtat i els descomptes a unes condicions de recurrència mínima en el viatge, s'han d'establir per resolució de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

3. Les ajudes que preveu aquest article s'han de finançar amb càrrec al pressupost de la secció 17 «Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible», servei 39 «Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril», programa 441M «Subvencions i Suport al Transport Terrestre» i concepte 444 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a descomptes a Cercanías d'Astúries i Cantàbria», en el subconcepte 444.01 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a l'establiment d'un descompte del 100% als viatgers recurrents a la xarxa de rodalia del Principat d'Astúries» i en el subconcepte 444.02 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a l'establiment d'un descompte del 100% als viatgers recurrents a la xarxa de rodalia de la Comunitat Autònoma de Cantàbria».

En el segon semestre de 2026 la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril ha d'efectuar la liquidació a compte de les mesures de gratuïtat en els nuclis d'Astúries i Cantàbria implementades durant el primer semestre de 2026, d'acord amb el que s'estableixi per resolució del secretari d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. A més, es pot fer una bestreta per les quantitats meritades i no abonades. Finalitzada l'aplicació de la mesura i esgotat el termini per a la sol·licitud de devolució de les fiances abonades, durant el 2027, la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril ha d'efectuar les liquidacions definitives que recullin la disminució d'ingressos de Renfe Viatgers, SME, SA, per l'aplicació de la gratuïtat en els nuclis d'Astúries i Cantàbria tot l'any 2026, en les condicions que es defineixin per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. La quantitat obtinguda en concepte de liquidació definitiva s'ha de comparar amb els imports ja abonats a Renfe Viatgers, SME, SA, en concepte de liquidació provisional, i se n'ha d'abonar la diferència, si s'escau, i Renfe Viatgers, SME, SA, ha de reintegrar al Tresor la quantitat que s'hagi abonat en excés, en cas contrari.

4. Les subvencions i les ajudes que recull aquest article no tenen la consideració, a l'efecte de l'impost sobre el valor afegit, de subvencions vinculades al preu, de conformitat amb el que estableix l'article 78.dos.3r de la Llei 37/1992, de 28 de desembre, de l'impost sobre el valor afegit, i, per tant, no integren la base imposable d'operacions gravades a aquest impost.

CAPÍTOL VI

Règim jurídic

Article 24. *Règim jurídic de les ajudes.*

A les ajudes incloses en aquest Reial decret Llei no els és aplicable la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, ni és aplicable cap altre requisit que estableixen altres lleis per a l'obtenció de subvencions.

Com a excepció a això anterior, en el que no prevegi aquest Reial decret Llei s'ha d'aplicar de manera suplementària el títol IV i, per a la gestió dels reintegraments per incompliments, el procediment que recull el capítol II del títol II de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, esmentada.

En tot cas, les normes reguladores de les ajudes han de respectar els principis de publicitat, transparència, concurrència, objectivitat, igualtat i no-discriminació, eficàcia en el compliment dels objectius fixats i eficiència en l'assignació i la utilització dels recursos destinats a aquesta finalitat.

Disposició addicional primera. *Sistema de càlcul de pèrdua d'ingressos per implantació de la gratuïtat infantil que preveu l'article 8.a) d'aquest Reial decret Llei.*

1. Les ajudes previstes per a la implantació de la gratuïtat infantil s'han de calcular en funció de la pèrdua d'ingressos que ocasioni al beneficiari; per tant, en el cas dels títols infantils, en què el preu habitual ja és gratuït, es considera que la pèrdua d'ingressos produïda pel manteniment d'aquest preu habitual és nul·la.

2. La liquidació de l'import de l'ajuda destinada a l'aplicació de la gratuïtat infantil del transport s'estableix en funció de l'ingrés mitjà dels abonaments i els títols multiviatge ordinaris obtingut, i sense aplicació de bonificació, durant el segon semestre de 2025. A l'efecte de calcular l'ingrés mitjà s'han de tenir en compte els casos següents:

a) L'entitat sol·licitant disposava el 30 de novembre de 2025 de títols infantils amb tarifa aprovada ordinària no gratuïta. En aquest cas es consideren directament les tarifes ordinàries de comercialització dels títols.

b) L'entitat sol·licitant disposava de títols gratuïts per als usuaris infantils en determinats rangs d'edat el 30 de novembre de 2025. No es diferencia en el tipus de títol

existent (abonament o títol multiviatge) sempre que n'hi hagi almenys un de gratuït. En aquest cas, per determinar el preu habitual aplicable al títol:

1r Si la gratuïtat ja existia el juny de 2022 –és a dir, l'aplicació de la gratuïtat ja estava consolidada de manera independent a l'aplicació del règim d'ajudes iniciat amb la convocatòria que regula el Reial decret llei 11/2022, de 25 de juny, i les successives convocatòries posteriors de 2023, 2024 i 2025–, es considera que no hi ha pèrdua d'ingressos, raó per la qual no s'ha de concedir cap import d'ajuda per a aquest rang d'edat.

2n Si la gratuïtat es va implantar en una data posterior al juny de 2022, però l'entitat sol·licitant no va ser beneficiària de la convocatòria d'ajudes aplicable en el moment en què es va aprovar oficialment la gratuïtat a les tarifes, es considera igualment que no hi ha pèrdua d'ingressos, raó per la qual no s'ha de concedir cap import d'ajuda per a aquest rang d'edat.

3r Si la gratuïtat es va implantar en una data posterior al juny de 2022, havent resultat beneficiària l'entitat sol·licitant en la convocatòria d'ajudes que era aplicable en aquell moment, s'ha de tenir en compte com a preu habitual la tarifa ordinària sense descompte existent del títol de la mateixa tipologia que el creat (abonament o títol multiviatge) que sigui més favorable econòmicament per a l'ús dels usuaris infantils de cada rang d'edat considerat.

c) L'entitat no disposava de títols infantils a 30 de novembre de 2025 i se n'han creat específicament per a aquesta convocatòria. En aquest cas, com a preu habitual s'ha de tenir en compte la tarifa ordinària sense descompte existent, durant el segon semestre de 2025, del títol de la mateixa tipologia que el creat (abonament o títol multiviatge) que sigui més favorable econòmicament per a l'ús dels usuaris infantils de cada rang d'edat considerat.

Disposició addicional segona. *Informació.*

1. Els concessionaris de transport regular de viatgers per carretera competència de l'Administració General de l'Estat i Renfe Viatgers, SME, SA, han d'enviar a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril i a la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat la informació que aquestes li requereixin, incloent-hi la informació necessària i amb la desagregació adequada per poder valorar l'efecte que hagi tingut la implantació de les mesures i els descomptes que recull aquest Reial decret llei en el nombre d'usuaris del transport públic.

2. Les comunitats autònomes i les entitats locals que siguin beneficiàries de les ajudes que recull aquest Reial decret llei han d'enviar informació per poder valorar l'efecte que ha tingut la implantació de la gratuïtat en el nombre d'usuaris infantils del transport públic, en els termes que expliciti el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

En cas d'incompliment, es pot preveure la minoració de l'ajuda, d'acord amb el que preveu el punt 4 de l'article 16.

Disposició addicional tercera. *Notificacions.*

El mitjà de publicació de les resolucions de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible i tots els actes administratius dels procediments que estableix aquest Reial decret llei, tenint en tot cas l'efecte de notificació, és la seu electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Disposició final primera. *Títols competencials.*

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara de l'article 149.1.13a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica.

Adicionalment, els capítols I i II d'aquest Reial decret llei es dicten a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, en el qual s'atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma.

Disposició final segona. *Facultats de desplegament.*

Excepte el que ja disposa aquest Reial decret llei respecte a altres autoritats, es faculta la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible per dictar totes les resolucions que siguin necessàries per aplicar i executar el que preveu aquest Reial decret llei.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

23 de desembre de 2025.

FELIPE R.

El president del Govern,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN