

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

8283 *Reial decret llei 9/2026, de 14 d'abril, de mesures urgents en matèria de transport.*

I

Mitjançant el Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla integral de resposta a la crisi a l'Orient Mitjà, es van establir mesures amb la finalitat de pal·liar les conseqüències de la guerra d'Iran. La pujada ràpida del preu dels productes energètics ha suposat un increment de l'ordre del 30 % dels costos d'aquesta activitat, i també s'hi afegeix l'elevació de costos que, de manera imminent, produeix en altres partides com els pneumàtics, els lubricants, etc.

Per una banda, s'ha establert un règim d'ajudes extraordinari i temporal per sufragar el preu de determinats productes energètics per a les empreses de transport per carretera que tenen dret a la devolució parcial de l'impost sobre hidrocarburs pel gasoil d'ús professional. Tenen dret a aquesta devolució els titulars dels vehicles esmentats en l'apartat 2 de l'article 52 *bis* de la Llei 38/1992, de 28 de desembre, d'impostos especials. Cal assenyalar que, segons els articles 49.1.f) i 52 *bis* de la Llei 38/1992, de 28 de desembre, el gasoil professional inclou tots els tipus de gasoil NC 2710.19.31 a 2710.19.48 i 2710.20.11 a 2710.20.19. En conseqüència, en la mesura que biocombustibles com el HVO (*Hydrogenated Vegetable Oil*) quedin classificats en els codis esmentats, aquests són susceptibles de beneficiar-se de la devolució parcial del gasoil professional i, per tant, del règim d'ajudes que regula el Reial decret llei 7/2026, de 20 de març.

D'una altra banda, aquesta norma regula un règim d'ajudes, anàleg a l'anterior, per sufragar el preu de determinats productes energètics per a les empreses de transport per carretera que no es beneficiïn de la devolució parcial de l'impost sobre hidrocarburs pel gasoil d'ús professional.

No obstant això, cal tenir en compte que en el transport de mercaderies per carretera la dimensió de l'augment de costos en partides essencials dins d'aquesta activitat, i la rapidesa amb la qual s'ha produït, es focalitzen en una activitat que té una dificultat estructural per traslladar de manera immediata aquests augments de costos als seus clients, fet que ha derivat en un deteriorament extraordinari en la viabilitat econòmica d'aquesta activitat, que, a més, és un sector essencial per al país, ja que és responsable del 95 % del transport de mercaderies a Espanya.

Per aquest motiu, i amb caràcter complementari a les mesures conjunturals que instaura el Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, s'estableixen una sèrie de mesures de caràcter estructural; solucions estructurals a problemes estructurals, amb l'objectiu de millorar el sector del transport de mercaderies per carretera, d'elevat pes en el conjunt de l'economia nacional i interconnexió amb molts altres sectors econòmics.

La Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies, va suposar una fita en el règim jurídic del contracte de transport terrestre de mercaderies.

La disposició final tercera facultava el ministre de Foment d'aleshores per establir les condicions generals de contractació per a les diferents classes de transport terrestre, en què s'han de determinar els drets i les obligacions recíproques de les parts i les altres regles concretes de compliment dels contractes singulars. En un sentit idèntic, ja l'article 13 del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, habilitava el ministre per aprovar aquestes condicions generals, un cop s'han escoltat el Consell Nacional de Transports Terrestres, el Comitè

Nacional del Transport per Carretera i les associacions representatives dels usuaris del transport de mercaderies per carretera.

En virtut d'aquesta habilitació, es va aprovar l'Ordre FOM/1882/2012, d'1 d'agost, per la qual s'aproven les condicions generals de contractació dels transports de mercaderies per carretera. Dins d'aquestes condicions generals es recull una fórmula de revisió del preu del transport per carretera en funció de la variació del preu del gasoil, en execució dels criteris de l'article 38 de la Llei 15/2009, d'11 de novembre.

No obstant això, si bé la fórmula reflecteix satisfactòriament la variació del preu del gasoil en els contractes en condicions d'estabilitat en els preus dels combustibles, en escenaris de gran volatilitat d'aquests preus la variable que regula l'Ordre FOM/1882/2012, d'1 d'agost, es demostra insuficient.

Això va comportar que, a conseqüència de l'increment elevat dels preus del combustible provocat per la invasió d'Ucraïna per part de Rússia el 2022, la fórmula de revisió del preu del transport per carretera es va modificar transitòriament; en primer lloc, pel 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, i posteriorment, pel 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.

Després de l'operació militar iniciada conjuntament per Estats Units i Israel el passat 28 de febrer de 2026 contra el règim d'Iran, el preu dels combustibles ha experimentat una escalada més gran i en un període de temps més curt que la soferta el 2022. Aquests escenaris posen de manifest la necessitat que la fórmula de revisió del preu del transport en funció de la variació del preu del gasoil s'actualitzi per respondre a la distribució de costos real tant en circumstàncies d'estabilitat com en situacions d'increments elevats del preu de combustible. Una actualització que, per raons de seguretat jurídica i eficàcia, s'ha d'establir amb caràcter permanent, i ha de permetre una resposta instantània a situacions anàlogues a les que s'han indicat anteriorment.

Així, cal substituir la fórmula original que estableix l'Ordre FOM/1882/2012, d'1 d'agost, per una de nou encuny, per introduir una variable dinàmica que permeti, en cas de variacions significatives del preu del combustible, que la revisió del preu del transport es pugui efectuar automàticament sense necessitat de recórrer a alternatives reguladores específiques.

Concretament, s'estableix un coeficient el valor del qual queda determinat pel preu del gasoil abans d'impostos, sobre la base d'unes taules establertes en la mateixa condició general de contractació.

D'altra banda, es modifica la Llei 15/2009, d'11 de novembre, per avançar en el fi d'equilibrar i dotar de més transparència la relació contractual asimètrica entre les parts del contracte. En aquesta línia, es modifica l'article relatiu a la revisió del preu del transport a conseqüència de la variació del preu del combustible entre el moment de la contractació i el de la realització efectiva del transport, de manera que s'aporti més seguretat jurídica i incideixi en l'obligatorietat d'aquesta revisió. Així mateix, es determina que la variació respecte del preu inicialment pactat s'ha de reflectir obligatòriament en la factura de manera desglossada, i se suprimeix la possibilitat que en el contracte es reflecteixi aquest ajustament de manera alternativa. En aquesta línia, s'efectuen una sèrie de modificacions menors en les condicions generals de variació del preu del combustible i revisió del preu inicialment pactat a l'efecte de més seguretat jurídica i de la seva adequació correcta a l'article 38 de la Llei 15/2009, d'11 de novembre.

Per garantir el compliment d'aquestes obligacions, la disposició final primera d'aquest Reial decret llei incorpora a la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, noves infraccions derivades de la vulneració de la preceptiva variació del preu del combustible entre el moment de la contractació i el de la realització del transport.

Per la seva banda, el ferrocarril és un mode de transport essencial amb vista a la consecució, entre d'altres, del principi de sostenibilitat, que integra, d'aquesta manera, l'eficiència energètica amb l'equitat economicosocial, el respecte a l'entorn natural i urbà, i la lluita contra el canvi climàtic.

Un possible efecte d'expulsió del transport ferroviari de mercaderies, a conseqüència de l'increment dels costos de les empreses ferroviàries derivat de l'increment del preu dels carburants, implica per si sol greus dificultats per assolir la sostenibilitat en la cadena de transport i, per tant, de l'economia nacional en conjunt, redueix la quota actual d'aquest mode de transport i impedeix assolir els objectius plantejats de canvi modal cap al ferrocarril.

L'increment d'aquests costos està perjudicant de manera significativa els comptes de resultats dels operadors de mercaderies, per la qual cosa, amb l'objectiu de compensar amb dotacions econòmiques extraordinàries el sobrecost que ja s'ha produït, s'estableix un sistema d'ajudes directes, corresponent a l'exercici 2026, per a la concessió de suport financer a empreses l'activitat de les quals s'enquadra en el codi 4920 «Transport de mercaderies per ferrocarril» de la Classificació nacional d'activitats econòmiques aprovada pel Reial decret 10/2025, de 14 de gener, amb la finalitat de pal·liar l'efecte perjudicial de l'increment dels costos dels productes petrolífers ocasionats com a conseqüència de la guerra d'Iran. Per finançar aquestes ajudes, s'aprova un crèdit extraordinari per un import total de 3.150.000 euros.

II

Aquest Reial decret llei s'estructura en una part expositiva i una part dispositiva, conformada per quatre articles, dividits en dos capítols, i cinc disposicions finals.

En el capítol I s'introdueixen diverses modificacions en la normativa reguladora del transport de mercaderies per carretera. En primer lloc, es modifica la Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies, amb la finalitat de reforçar la transparència i l'obligatorietat en la revisió del preu del transport per carretera en funció de la variació del preu del combustible, i se'n garanteix la translació adequada a la factura i es dota de més seguretat jurídica a les relacions contractuals. Així mateix, es revisen les condicions generals de contractació que conté l'Ordre FOM/1882/2012, d'1 d'agost, per actualitzar la fórmula de revisió del preu del transport en escenaris d'elevada volatilitat del preu del gasoil i assegurar una resposta automàtica i proporcionada davant increments substancials del cost del combustible. Aquestes mesures es complementen amb una modificació, en la disposició final primera, de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, per reforçar-ne el règim sancionador a fi de garantir el compliment efectiu d'aquestes obligacions.

El capítol II estableix un sistema d'ajudes directes per a les empreses ferroviàries dedicades al transport de mercaderies, amb l'objectiu de compensar l'increment extraordinari dels costos derivats dels productes petrolífers ocasionat per la crisi internacional. Aquestes ajudes s'articulen per a l'exercici 2026 i es condicionen al nombre de locomotores dièsel en explotació de cada empresa ferroviària. Així mateix, s'aproven crèdits extraordinaris en el pressupost del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per finançar la línia d'ajudes que preveu aquest capítol.

La disposició final primera modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, per reforçar-ne el règim sancionador a fi de garantir el compliment efectiu de les obligacions que recull el capítol I d'aquest Reial decret llei.

La disposició final segona preveu una modificació parcial del Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, en dos àmbits. D'una banda, s'inclouen expressament els taxis adaptats (o *eurotaxis*) al règim extraordinari i temporal d'ajudes directes per sufragar el preu de determinats productes energètics per a les empreses de transport per carretera que no es beneficiïn de la devolució parcial de l'impost sobre hidrocarburs pel gasoil d'ús professional.

De l'altra, s'introdueix una modificació de l'article 61, amb l'objectiu d'ampliar l'àmbit subjectiu de les ajudes previstes als serveis de transport marítim regular, incloent-hi expressament els serveis de càrrega pura entre ports peninsulars i dels arxipèlags balear i canari, de Ceuta i de Melilla, i entre ports dels arxipèlags, juntament amb que ja es preveuen de passatge i de passatge i càrrega rodada en règim de passatge.

La disposició final tercera recull una clàusula de salvaguarda que permet que les modificacions introduïdes en normes reglamentàries es puguin ajustar mitjançant altres normes del mateix rang.

Finalment, la disposició final quarta determina els títols competencials que habiliten l'aprovació d'aquest Reial decret llei i la disposició final cinquena estableix l'entrada en vigor l'endemà de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

III

L'article 86 de la Constitució permet el Govern dictar decrets llei «en cas de necessitat extraordinària i urgent», sempre que no afectin l'ordenament de les institucions bàsiques de l'Estat, els drets, els deures i les llibertats dels ciutadans que regula el títol I de la Constitució, el règim de les comunitats autònomes ni el dret electoral general.

El reial decret llei constitueix un instrument lícit constitucionalment, sempre que, tal com ha exigint reiteradament el Tribunal Constitucional (sentències 6/1983, de 4 de febrer, FJ 5; 11/2002, de 17 de gener, FJ 4, 137/2003, de 3 de juliol, FJ 3, i 189/2005, de 7 juliol, FJ 3; 68/2007, FJ 10, i 137/2011, FJ 7), el fi que justifica la legislació d'urgència sigui subvenir a una situació concreta, dins dels objectius governamentals, que per raons difícils de preveure requereix 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, principalment quan la determinació d'aquest procediment no depèn del Govern.

Per tant, ha de quedar acreditada «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).

En relació amb les mesures que ha d'adoptar aquest Reial decret llei, com s'ha exposat anteriorment, la vertiginosa pujada del preu dels combustibles suposa una situació d'extraordinària i urgent necessitat, que fa imprescindible l'adopció de mesures addicionals a les ja adoptades, i urgents dirigides a atenuar els efectes adversos d'aquesta situació en les empreses del sector del transport terrestre, mitjançant l'articulació de mesures d'implementació immediata, com la concessió d'ajudes o bonificacions a sectors no previstos en el Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, així com per portar a terme modificacions normatives que permetin al sector del transport de mercaderies per carretera repercutir als seus clients els increments de combustible de manera ajustada a la realitat de la seva estructura de costos. Per adoptar aquestes mesures, cal l'aprovació d'una norma amb rang legal, que permeti assegurar que les ajudes i les bonificacions siguin posades en funcionament al més aviat possible, i posi de manifest la necessitat ineludible de recórrer a aquest instrument legal.

Les empreses del sector del transport terrestre s'estan veient afectades per l'alça dels preus del combustible que repercuteix de manera directa en els seus costos d'explotació, fet que està comprometent la viabilitat econòmica d'aquest sector a curt termini i això determina l'extraordinària i urgent necessitat d'adoptar les mesures addicionals que recull aquest Reial decret llei amb la finalitat de donar suport de manera ràpida i decidida a les empreses del sector.

Les mesures no es poden demorar, atès que els perjudicis a què es podrien sotmetre el funcionament correcte del mercat i el conjunt de l'economia serien incalculables. De la mateixa manera, la seguretat jurídica exigeix una solució ràpida a aquestes circumstàncies, atès que han d'addicionar-se mesures a l'ordenament sense demora, per

motius conjunturals derivats de l'esclat d'una guerra, les conseqüències de la qual s'han traslladat als mercats de manera immediata.

Les pèrdues de rendibilitat comprometen a curt termini la viabilitat de nombroses empreses transportistes i autònoms, i se'n deriven conseqüències negatives tant per a la connectivitat com per a l'estabilitat de la cadena de subministrament com en l'ocupació i la renda de les persones que exerceixen la seva activitat professional en el sector del transport.

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.

D'aquesta manera, la concurrència del pressupost habilitador de l'extraordinària i urgent necessitat concorre de manera directa respecte de totes i cadascuna de les mesures que inclou aquest Reial decret llei. En particular, les modificacions introduïdes en el règim de revisió del preu del transport per carretera i en el règim sancionador són imprescindibles per reforçar i clarificar l'obligatorietat de la revisió del preu en funció del combustible i donar transparència i facilitar la comprovació de la seva aplicació, per assegurar així la translació dels increments del preu del combustible als contractes vigents, i evitar un deteriorament addicional i irreversible de la viabilitat econòmica de les empreses transportistes. Així mateix, l'articulació immediata d'ajudes directes al transport ferroviari és necessària per evitar efectes d'expulsió d'aquest mode de transport, amb impactes negatius sobre la sostenibilitat i el funcionament de la cadena logística. D'altra banda, cal ampliar l'àmbit d'aplicació de les ajudes als serveis de transport marítim regular de cabotatge per incloure als serveis de càrrega pura entre ports peninsulars i dels arxipèlags balear i canari, de Ceuta i de Melilla, i entre ports dels arxipèlags, per garantir un tractament homogeni i no discriminatori entre operadors que exerceixen funcions logístiques essencials i suporten impactes equivalents derivats de l'increment del preu del combustible.

L'adopció d'aquestes mesures no admet demora mitjançant els instruments normatius ordinaris, atesa l'escalada brusca de preus energètics i els seus efectes immediats sobre l'activitat i l'ocupació.

En definitiva, l'extraordinària i urgent necessitat d'aprovar aquest Reial decret llei s'inscriu en el criteri polític o d'oportunitat que correspon al Govern com a òrgan de direcció política de l'Estat, i aquesta decisió, sens dubte, suposa una ordenació de prioritats polítiques d'actuació, centrades en el compliment de la seguretat jurídica i la garantia tant de preus justos i competitius als ciutadans i les empreses, com de la seva viabilitat.

Així mateix, es destaca que, com s'ha indicat, aquest Reial decret llei no afecta l'ordenament de les institucions bàsiques de l'Estat, els drets, els deures i les llibertats dels ciutadans que regula el títol I de la Constitució, el règim de les comunitats autònomes ni el dret electoral general, sinó que se circumscriuen a l'adopció de disposicions concretes i sectorials adreçades a donar resposta immediata a una situació de necessitat extraordinària i urgent.

Es destaquen en tot cas que la modificació del règim sancionador que preveu aquest Reial decret llei no suposa una afectació del contingut essencial del dret que reconeix l'article 25 de la Constitució espanyola, en la mesura que no estableix un règim sancionador general, sinó que es limita a tipificar infraccions concretes i a determinar les sancions corresponents en un àmbit sectorial específic. Aquesta tècnica normativa és conforme a la doctrina del Tribunal Constitucional, que ha reconegut expressament la compatibilitat del decret llei amb la tipificació d'infraccions administratives i sancions quan concorren raons d'extraordinària i urgent necessitat (STC 3/1988, FJ 6). Igualment, la modificació de les condicions generals de contractació aprovades mitjançant l'Ordre FOM/1882/2012, d'1 d'agost, s'aborda a través d'aquest Reial decret llei per raons de sistematicitat normativa i urgència material. En concret, és imprescindible assegurar la

coherència immediata entre l'article 38 de la Llei 15/2009, d'11 de novembre, la modificació del qual requereix una norma amb rang de llei, i la fórmula reglamentària que el desplega per evitar un desfasament temporal que generaria inseguretats jurídica i dificultaria l'aplicació efectiva del règim de revisió del preu del transport en un context de volatilitat elevada del preu del combustible. D'altra banda, i tal com ja s'ha indicat, les empreses del sector del transport terrestre s'estan veient afectades per l'alça dels preus del combustible que repercuteix de manera directa en els seus costos d'explotació, fet que està compromentent la viabilitat econòmica d'aquest sector a curt termini, la qual cosa determina la necessitat extraordinària i urgent d'adoptar les mesures addicionals que recull aquest Reial decret llei amb la finalitat de donar suport de manera ràpida i decidida a les empreses del sector, especialment la modificació de les condicions generals de contractació, sense els terminis que requeriria una tramitació reglamentària ordinària.

IV

Aquest Reial decret llei respon als principis de bona regulació que estableix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, atès que el principi de necessitat ha quedat acreditat gràcies a la justificació i la concurrència del pressupòsit habilitador que exigeix l'article 86.1 de la Constitució espanyola per a l'aprovació per part del Govern de reials decrets llei, i que ha quedat detallat en l'apartat anterior d'aquesta part expositiva.

La protecció de l'interès general exigeix un vehicle jurídic eficaç, i així el reial decret llei és l'instrument més immediat per garantir-ne la consecució. Igualment, la norma és conforme al principi de proporcionalitat, per tal com es tracta de la regulació mínima i indispensable, com ja s'ha assenyalat, per a la consecució dels objectius descrits al llarg d'aquesta norma.

Davant la situació d'extraordinària i urgent necessitat analitzada provocada per la situació de conflicte a l'Iran, l'aprovació d'un Reial decret llei, atès el rang legal exigible de moltes de les mesures que s'han d'implementar i davant les alternatives possibles, fan que aquesta norma sigui l'opció més adequada i pertinent.

Pel que fa al principi de transparència, i si bé la norma està exempta dels tràmits de consulta pública i audiència i informació públiques, tal com estableix l'article 26.11 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, els objectius que pretén aquest Reial decret llei estan explicats nítidament tant a la part expositiva d'aquest com a la memòria que l'empara. Igualment, el principi de transparència es materialitza per la plasmació dels objectius perseguits en la norma i la seva posterior remissió al Congrés dels Diputats per a la seva convalidació en debat públic.

Des de la perspectiva del principi d'eficàcia, aquest Reial decret llei introdueix modificacions de caràcter permanent en el sistema de revisió del preu del transport per carretera en funció de la variació del preu del gasoil, amb l'objectiu de garantir una resposta immediata i automàtica davant escenaris d'elevada volatilitat energètica. L'actualització permanent de la fórmula de revisió i el reforç de la seva aplicació obligatòria permeten corregir de manera instantània els desequilibris generats en els contractes de transport, i evitar la necessitat de recórrer de manera recurrent a mesures extraordinàries o conjunturals, i assegurar que els objectius perseguits per la norma s'assoleixen de manera efectiva i sostinguda en el temps.

Quant al principi de seguretat jurídica, les mesures adoptades reforcen la claredat, la previsibletat i la coherència del marc normatiu aplicable al contracte de transport, i és plenament garantit per tal com la norma respecta i s'insereix coherentment dins del sistema de fonts i amb la resta de l'ordenament jurídic. En particular, la modificació de la Llei 15/2009, d'11 de novembre, clarifica i reforça el caràcter obligatori i automàtic de la revisió del preu del transport per variacions del preu del combustible, elimina interpretacions divergents detectades en la pràctica i en garanteix el reflex desglossat en la factura. Així mateix, l'adequació de les condicions generals de contractació a la nova redacció legal i el reforç del règim sancionador contribueixen a dotar de més certesa les

relacions contractuals, reequilibrar la posició de les parts i facilitar la comprovació i l'aplicació efectiva de les obligacions legals.

Pel que fa al principi d'eficiència, el Reial decret llei s'ha dissenyat de manera que no generi càrregues administratives innecessàries o accessòries per als operadors afectats. Les obligacions que es preveuen, en particular el reflex en la factura de la revisió del preu, s'integren en processos ja existents. En conseqüència, la norma no introdueix noves càrregues administratives per a la ciutadania ni per a les empreses.

Adicionalment, la norma contribueix a racionalitzar la gestió dels recursos públics, mentre que articula mecanismes estructurals que permeten una translació adequada de costos en el sector del transport, i redueix la necessitat de recórrer en el futur a esquemes reiterats d'ajudes públiques de caràcter extraordinari. D'aquesta manera, les mesures adoptades no només atenen la situació d'urgència actual, sinó que reforcen la sostenibilitat i l'eficiència del marc normatiu, de manera que s'optimitza l'ús dels recursos pressupostaris i afavoreix una estabilitat més gran del sistema econòmic i logístic.

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara del que disposen l'article 149.1.6.a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de legislació mercantil; l'article 149.1.13.a que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica; l'article 149.1.20.a que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant i abanderament de vaixells; ports d'interès general i l'article 149.1.21.a, que atribueix a l'Estat 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 14 d'abril de 2026,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Mesures per al transport de mercaderies per carretera

Article 1. *Modificació de la Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies.*

Es modifica l'article 38 de la Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies, que queda redactat en els termes següents:

«Article 38. *Revisió del preu del transport per carretera en funció de la variació del preu del combustible.*

1. En els transports per carretera, quan el preu del combustible hagi variat entre el dia de la formalització del contracte i el moment d'efectuar-se el transport, el portador, així com l'obligat al pagament ha d'incrementar o reduir, si escau, de manera ineludible el preu inicialment pactat en la quantia que resulti d'aplicar els criteris o les fórmules que, en cada moment, tingui establerts l'Administració en les condicions generals de contractació del transport de mercaderies per carretera corresponents.

La variació respecte del preu inicialment pactat s'ha de reflectir obligatòriament en la factura de manera desglossada.

Aquests criteris o fórmules s'han de basar en la repercussió que la partida de combustible tingui sobre l'estructura de costos dels vehicles de transport de mercaderies.

2. La previsió de l'apartat anterior s'ha d'aplicar, en tot cas i de manera automàtica, sempre que el preu del combustible hagi experimentat una variació igual o superior al 5 per cent, llevat que, expressament i per escrit, s'hagi pactat un líndar més baix abans o de manera simultània a la formalització del contracte.

Adicionalment a la revisió que estableix el paràgraf anterior, en els contractes de transport continuat s'ha de revisar coincidint amb el període de facturació acordat, en tot cas i de manera automàtica, el preu inicialment pactat aplicant els criteris o fórmules establerts en les corresponents condicions generals de contractació del transport de mercaderies per carretera, independentment del percentatge en què hagi variat el preu del combustible.

3. El pacte en contra al que disposa aquest article es considera nul.»

Article 2. *Modificació de l'Ordre FOM/1882/2012, d'1 d'agost, per la qual s'aproven les condicions generals de contractació dels transports de mercaderies per carretera.*

L'Ordre FOM/1882/2012, d'1 d'agost, per la qual s'aproven les condicions generals de contractació dels transports de mercaderies per carretera, queda modificada en els termes següents:

U. Es modifica la condició general 3.4 de l'annex, que queda redactada en els termes següents:

«3.4 Revisió del preu del transport per carretera en funció de la variació del preu del gasoil:

Quan el preu del gasoil hagi augmentat entre el dia de la formalització del contracte i el moment d'efectuar-se el transport, el portador ha d'incrementar en la seva factura el preu inicialment pactat en la quantia que resulti d'aplicar la fórmula i els coeficients que s'indiquen a continuació:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times C}{100}$$

ΔP = variació del preu de transport contractat;

G = índex de variació percentual del preu mitjà setmanal del gasoil fet públic per l'Administració entre el moment en què es va formalitzar el contracte i aquell en què es va realitzar efectivament el transport; per calcular aquest índex els preus mitjans del gasoil prenen com a referència:

– En els vehicles subjectes a la devolució parcial de l'impost sobre hidrocarburs que preveu l'article 52 *bis* de la Llei 38/1992, de 28 de desembre, d'impostos especials, el preu d'adquisició del combustible, sense tenir en compte l'impost sobre el valor afegit ni la devolució parcial pel gasoil professional.

– En els vehicles no subjectes a la devolució parcial de l'impost sobre hidrocarburs que preveu l'article 52 *bis* de la Llei 38/1992, de 28 de desembre, d'impostos especials, el preu d'adquisició del combustible, sense tenir en compte l'impost sobre el valor afegit.

P = preu del transport establert en contractar.

C = coeficient vinculat al preu del gasoil abans d'impostos. Per determinar el coeficient C s'ha de tenir en compte el preu mitjà setmanal del gasoil fet públic per l'Administració abans d'impostos del dia de la realització del transport. S'atenen els criteris següents:

a) Vehicles amb una massa màxima autoritzada igual o superior a 20.000 quilograms, amb excepció dels d'obres:

Preu abans d'impostos	Coeficient C
PAI < 0,85 €/l	0,3
0,85 €/l ≤ PAI < 1,40 €/l	0,4
PAI ≥ 1,40 €/l	0,5

b) Vehicles amb una massa màxima autoritzada superior a 3.500 quilograms i inferior a 20.000 quilograms, amb excepció dels d'obres:

Preu abans d'impostos	Coefficient C
PAI < 0,95 €/l	0,2
0,95 €/l ≤ PAI < 1,80 €/l	0,3
PAI ≥ 1,80 €/l	0,4

c) Vehicles d'obres amb una massa màxima autoritzada superior a 3.500 quilograms:

Preu abans d'impostos	Coefficient C
PAI < 0,75 €/l	0,2
0,75 €/l ≤ PAI < 1,45 €/l	0,3
PAI ≥ 1,45 €/l	0,4

d) Vehicles amb una massa màxima autoritzada igual o inferior a 3.500 quilograms:

Preu abans d'impostos	Coefficient C
PAI < 0,70 €/l	0,1
0,70 €/l ≤ PAI < 1,95 €/l	0,2
PAI ≥ 1,95 €/l	0,3

De la mateixa manera, l'obligat al pagament del transport ha d'exigir una reducció equivalent del preu inicialment pactat quan el preu del gasoil s'hagi reduït entre la data de la formalització del contracte i la de realització efectiva del transport.

La fórmula assenyalada anteriorment és d'aplicació automàtica sempre que l'índex de variació percentual del preu mitjà setmanal del gasoil fet públic per l'Administració entre el moment en què es va formalitzar el contracte i aquell en què es va realitzar efectivament el transport (índex G), hagi experimentat una variació igual o superior al cinc per cent, llevat que, expressament i per escrit, s'hagi pactat un llindar més baix abans o de manera simultània a la formalització del contracte.

La revisió automàtica que estableix el paràgraf anterior s'ha d'aplicar sense perjudici de la revisió periòdica del preu inicialment pactat que estableix la condició 8.3.

Fins al 30 de juny de 2026, per al càlcul de la revisió del preu del transport en funció de la variació del preu del combustible, d'acord amb aquesta Ordre, no es poden considerar les bonificacions i les ajudes extraordinàries i temporals per sufragar el preu del gasoil consumit en el transport per carretera que preveu el Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla integral de resposta a la crisi a l'Orient Mitjà.

El pacte en contra al que disposa aquesta condició es considera nul.

El que disposa aquesta condició es dicta en execució dels criteris que marca l'article 38 de la Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies.»

Dos. Es modifica la condició general 8.3 de l'annex, que queda redactada en els termes següents:

«8.3 Revisió obligatòria del preu inicialment pactat per l'evolució del preu del combustible:

En els contractes de transport continuat, s'ha de revisar, en tot cas i de manera automàtica, coincidint amb el període de facturació acordat, el preu inicialment pactat aplicant la fórmula que preveu la condició 3.4, independentment del percentatge en què hagi variat el preu del combustible.

Fins al 30 de juny de 2026, per al càlcul de la revisió del preu del transport en funció de la variació del preu del combustible, d'acord amb aquesta Ordre, no es poden considerar les bonificacions i les ajudes extraordinàries i temporals per sufragar el preu del gasoil consumit en el transport per carretera que preveu el Reial decret llei 7/2026, de 20 de març.

El que disposa aquesta condició es dicta en execució dels criteris que marca l'article 38.2 de la Llei 15/2009, d'11 de novembre, del contracte de transport terrestre de mercaderies.»

CAPÍTOL II

Mesures per al transport de mercaderies per ferrocarril

Article 3. *Línia d'ajudes directes a empreses ferroviàries afectades per la pujada dels preus dels carburants.*

1. S'estableix un sistema d'ajudes directes, corresponent a l'exercici 2026, per a la concessió de suport financer a empreses l'activitat de les quals s'enquadri en el codi 4920 «Transport de mercaderies per ferrocarril» de la Classificació nacional d'activitats econòmiques aprovada pel Reial decret 10/2025, de 14 de gener.

La finalitat d'aquestes ajudes és pal·liar l'efecte perjudicial de l'increment dels costos dels productes petrolífers ocasionats a conseqüència de la crisi a l'Orient Mitjà.

2. Són beneficiàries de les ajudes les empreses ferroviàries amb llicència d'empresa ferroviària que tinguin inscrita, en el Registre europeu de vehicles que defineix l'article 47 de la Directiva (UE) 2016/797, d'11 de maig de 2016, del Parlament Europeu i del Consell, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Unió Europea, alguna locomotora amb tracció dièsel utilitzat en el transport de mercaderies en qualitat de posseïdors i en estat activa.

A aquest efecte, les empreses ferroviàries poden actualitzar davant l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, la seva situació com a posseïdors en aquest Registre, en un termini de 15 dies hàbils des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei.

3. L'import per empresa de l'ajuda s'ha de determinar tenint en compte el nombre de locomotores de tracció dièsel explotades per cada beneficiari, amb la següent quantia d'ajuda per locomotora:

Vehicle	Import - Euros
Locomotora amb tracció dièsel.	15.000

4. Per practicar la liquidació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de remetre a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en el termini de vint dies hàbils a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, un fitxer informàtic, a partir de les dades del Registre europeu de vehicles, que incloguin el NIF/CIF de l'empresa ferroviària transportista i el material mòbil dièsel que té a la seva disposició.

Els sol·licitants disposen d'un termini de 30 dies, des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, per sol·licitar la concessió de les ajudes. Les sol·licituds s'han de presentar a la Seu Electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i s'ha d'emplenar el formulari que a aquest efecte es posa a disposició i en què, necessàriament, ha de constar el compte bancari en què s'ha d'efectuar l'abonament.

L'òrgan gestor, la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril, ha de liquidar la quantitat corresponent a cadascun dels beneficiaris d'acord amb l'apartat anterior. Aquesta liquidació exhaureix la via administrativa. La quantitat així liquidada s'ha de notificar al beneficiari.

5. Les ajudes que regula aquest capítol no estan subjectes a la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

6. Es faculta la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per desplegar els requisits i les condicions d'aquest capítol.

7. L'aplicació de la mesura que recull aquest article s'ha d'ajustar al que disposa l'ordenament comunitari en matèria d'ajudes d'Estat.

8. La plena efectivitat de les ajudes que preveu aquest article està vinculada a la seva subjecció a un règim de compatibilitat determinat; a l'establiment d'un marc temporal d'ajudes estatals; o a una decisió de la Comissió Europea que n'autoritzi la compatibilitat amb el mercat interior, o l'instrument equivalent.

Article 4. Crèdits extraordinaris en el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per finançar les ajudes directes a empreses ferroviàries.

1. Amb l'objectiu de finançar les ajudes que preveu aquest capítol s'aprova la concessió de tres crèdits extraordinaris a 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». El primer crèdit es recull en el concepte 448 «A Renfe Mercaderies SME, SA per compensar la pujada dels preus dels carburants», per un import de 800.000 euros; el segon crèdit es recull en el concepte 456 «A Eusko Trenbideak - Ferrocarrils Bascos, SA per compensar la pujada dels preus dels carburants», per un import de 150.000 euros i el tercer crèdit es recull en el concepte 474 «A empreses ferroviàries per compensar la pujada dels preus dels carburants», per un import de 2.200.000 euros.

2. El finançament d'aquests crèdits extraordinaris s'ha d'efectuar de conformitat amb el que disposa l'article 59 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària.

Disposició final primera. Modificació de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

La Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres queda modificada en els termes següents:

U. S'introdueix un nou apartat 43 a l'article 140 amb la redacció següent:

«43. L'oposició del carregador o de l'obligat al pagament per reflectir en la factura, de manera desglossada, la variació del preu del transport derivada de la modificació del preu del combustible, d'acord amb el que preveu l'article 38 de la Llei 15/2009, d'11 de novembre, quan el preu del transport que consti en la factura sigui superior a 3.000 euros i el transportista o el portador provi que:

a) Ha emès una factura en què consti de manera desglossada aquest ajustament i el carregador o l'obligat al pagament l'hagi rebutjat o n'hagi sol·licitat la modificació; o bé que

b) El carregador o l'obligat al pagament hagi impedit per qualsevol mitjà la seva correcta expedició o acceptació.»

Dos. S'introdueix un nou apartat 31 a l'article 141 amb la redacció següent:

«31. L'oposició del carregador o de l'obligat al pagament per reflectir en la factura, de manera desglossada, la variació del preu del transport derivada de la modificació del preu del combustible, d'acord amb el que preveu l'article 38 de la Llei 15/2009, d'11 de novembre, quan el preu del transport que consti en la factura sigui igual o inferior a 3.000 euros i el transportista o el portador provi que:

- a) Ha emès una factura en què consti de manera desglossada aquest ajustament i el carregador o l'obligat al pagament l'hagi rebutjat o n'hagi sol·licitat la modificació; o bé que
- b) El carregador o l'obligat al pagament hagi impedit per qualsevol mitjà la seva correcta expedició o acceptació.»

Tres. Es modifica l'article 143.1, que queda redactat en els termes següents:

«1. Les sancions per les infraccions tipificades en els articles anteriors es graduen d'acord amb la repercussió social del fet infractor i la seva intencionalitat; amb la naturalesa dels perjudicis causats, amb especial atenció als que afectin les condicions de competència o la seguretat; amb la magnitud del benefici il·lícitament obtingut, i amb la reincidència o habitualitat en la conducta infractora, d'acord amb les regles i dins de les forquilles següents:

- a) Se sancionen amb una multa de 100 a 200 euros les infraccions que preveuen els punts 13, 14, 15, 16, 17, 18 de l'article 142.
- b) Se sancionen amb una multa de 201 a 300 euros les infraccions que preveuen els punts 8, 9, 10, 11 i 12 de l'article 142.
- c) Se sancionen amb una multa de 301 a 400 euros les infraccions que preveuen els punts 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7 de l'article 142.
- d) Se sancionen amb una multa de 401 a 600 euros les infraccions que preveuen els punts 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 i 30 de l'article 141 i, quan el preu del transport sigui inferior a 1.000 euros, les infraccions que preveuen els punts 26 i 31 de l'article 141.
- e) Se sancionen amb una multa de 601 a 800 euros les infraccions que preveuen els punts 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 i 29 de l'article 141 i, quan el preu del transport estigui comprès entre 1.000 i 1.500 euros, les infraccions que preveuen els punts 26 i 31 de l'article 141.
- f) Se sancionen amb una multa de 801 a 1.000 euros les infraccions que preveuen els punts 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 27 i 28 de l'article 141 i, quan el preu del transport estigui comprès entre 1.501 a 3.000 euros, les infraccions que preveuen els punts 26 i 31 de l'article 141.
- g) Se sancionen amb una multa de 1.001 a 2000 euros les infraccions que preveuen els punts 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.3 a 37.9, 38, i 39 de l'article 140 i, quan el preu del transport estigui comprès entre 3.001 a 4.000 euros, les infraccions que preveuen els punts 40 i 43 de l'article 140.
- h) Se sancionen amb una multa de 2001 a 4.000 euros les infraccions que preveuen els punts 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 37.10, 37.11 i 42 de l'article 140 i, quan el preu del transport estigui comprès entre 4.001 a 6.000 euros, les infraccions que preveuen els punts 40 i 43 de l'article 140.
- i) Se sancionen amb una multa de 4.001 a 6.000 euros les infraccions que preveuen els punts 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 37.1, 37.2 i 41 de l'article 140 i, quan el preu del transport sigui superior a 6.000 euros, les infraccions que preveuen els punts 40 i 43 de l'article 140.
- j) Se sancionen amb una multa de 6.001 a 18.000 euros les infraccions que assenyalen l'apartat i), a excepció de la infracció de l'article 140.43, i amb una multa de 2001 a 6.000 euros les infraccions de l'apartat g) ressenyades a l'article 140.39, quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi

fi a la via administrativa, per la comissió de qualsevol altra infracció molt greu de les que preveu aquesta Llei en els 12 mesos anteriors, que poden ascendir a 30.000 euros l'import de la multa quan es tracti de les infraccions que conté l'apartat 40 de l'article 140 i es consideri que la conducta afecta significativament la capacitat i la solvència econòmica del creditor o s'hagi superat en més de 120 dies el termini màxim legal de pagament que preveu aquest precepte.

Se sanciona amb una multa de 4.001 a 18.000 euros la infracció de l'article 140.43 quan el seu responsable ja hagi estat sancionat, mitjançant una resolució que posi fi a la via administrativa, per la comissió d'una altra infracció de l'article 140.43 en els 12 mesos anteriors.

k) Quan sigui aplicable el que preveuen els articles 141.25 i 142.19, la quantia de la sanció que si escau correspongui imposar ha d'estar compresa, respectivament, dins dels límits que estableixen els apartats d), e) i f) i a), b) i c).»

Disposició final segona. *Modificació del Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, pel qual s'aprova el Pla integral de resposta a la crisi a l'Orient Mitjà.*

El Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, queda modificat en els termes següents.

U. S'introdueix una nova lletra c) a l'article 58.2, amb la redacció següent:

«c) Són titulars d'una autorització de transport de la classe VT, a la qual s'adscriu un taxi adaptat o eurotaxi, d'acord amb el que disposa el Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a l'accés i la utilització de les formes de transport per a persones amb discapacitat, sempre que en la data d'entrada en vigor del Reial decret llei, es trobin donats d'alta en el Registre d'empreses i activitats de transport i no constin inscrits en el Cens de beneficiaris de devolucions per gasoil professional i de vehicles de la seva titularitat, que regula l'Ordre HFP/941/2022, de 3 d'octubre, per la qual s'estableix el procediment per a la devolució parcial de l'impost sobre hidrocarburs pel gasoil d'ús professional i per la qual es modifica l'Ordre EHA/993/2010, de 21 d'abril, per la qual s'estableix el procediment per a la devolució parcial de les quotes de l'impost sobre hidrocarburs suportades pels agricultors i ramaders.

Ateses les circumstàncies especials del fet diferencial de les ciutats de Ceuta i Melilla en la regulació de les llicències VT que recullen els articles 123 a 127 del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, i l'Ordre de 4 de febrer de 1993, per la qual es desplega el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres en matèria d'autoritzacions de transport discrecional de viatgers per carretera, el requisit de disposar d'autorització de transport públic de viatgers amb vehicle turisme autotaxi, VT, es considera complert amb la disposició de la llicència expedida a Ceuta i Melilla per a vehicles taxi.»

Dos. Se substitueix la taula inclosa a continuació del segon paràgraf de l'article 58.3 per la següent:

«Vehicle	Import - Euros
Mercaderies pesant. Camió. MDPE amb MMA \geq 7,5 t i tipus de carburant GLP, GNC o GNL.	1.800
Mercaderies pesant. MDPE amb MMA \geq 7,5 t, tipus de combustible gasoil i domiciliat a Canàries, Ceuta o Melilla.	1.800
Mercaderies pesant. Camió. MDPE amb MMA < 7,5 t.	665
Mercaderies lleuger. Furgoneta. MDLE.	300

«Vehicle	Import - Euros
Ambulància. VSE.	300
Taxis. VT amb tipus de combustible GLP, GNC o GNL.	200
Taxis. VT amb tipus de combustible gasolina. VT amb tipus de combustible gasoil i domiciliat a Canàries o taxis domiciliats a Ceuta o Melilla o sense aparell taxímetre.	200
Taxis adaptats o <i>eurotaxis</i> . VT amb tipus de combustible gasolina. VT amb tipus de combustible gasoil. VT amb tipus de combustible GLP, GNC o GNL. VT amb tipus de combustible gasoil i domiciliat a Canàries o taxis domiciliats a Ceuta o Melilla o sense aparell taxímetre.	200
Vehicle de lloguer amb conductor. VTC.	200
Autobús. VDE i tipus de carburant GLP, GNC o GNL.	975
Autobús. VDE i tipus de combustible gasoil i domiciliat a Canàries, Ceuta o Melilla.	1.000
Autobús urbà de conformitat amb la classificació per criteris d'utilització del Reglament general de vehicles i tipus de combustible GLP, GNC o GNL.	975
Autobús urbà de conformitat amb la classificació per criteris d'utilització del Reglament general de vehicles, tipus de combustible gasoil i domiciliat a Canàries, Ceuta o Melilla.	1.000»

Tres. Es modifica l'article 58.8, que queda redactat en els termes següents:

«8. Les ajudes per vehicle que regula aquest article, llevat del que disposa l'apartat 2 c), no es poden aplicar als vehicles esmentats a l'apartat 2 de l'article 52 *bis* de la Llei 38/1992, de 28 de desembre, que tinguin dret a la devolució parcial de l'impost sobre hidrocarburs. De la mateixa manera, les ajudes per vehicle que regula aquest article no es poden aplicar als vehicles elèctrics zero emissions de bateria (BEV), de cèl·lula de combustible (FCEV) o de combustió d'hidrogen (HICEV).»

Quatre. Es modifica l'article 61, que queda redactat en els termes següents:

«Article 61. *Ajudes als serveis de transport marítim de passatge, de càrrega, o de passatge i càrrega rodada en règim de passatge, en navegacions de línia regular de cabotatge declarades d'interès públic de competència estatal, sobre aquelles línies marítimes interinsulars de règim anàleg de competència autonòmica, i sobre línies regulars de cabotatge marítim de competència estatal.*

1. S'estableix un sistema d'ajudes directes als serveis de transport marítim regular de passatgers, de passatge i càrrega rodada en règim de passatge, o serveis de transport marítim regular de càrrega corresponents al tram que serveixi de connexió entre la península i els territoris no peninsulars, així com, entre aquests entre si.

Els serveis de transport marítim regular considerats són aquells inclosos en les línies regulars de cabotatge marítim que facin escala exclusivament en ports nacionals de competència estatal que regulen el Reial decret 1516/2007, de 16 de novembre, pel qual es determina el règim jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim i de les navegacions d'interès públic, i els acords del Consell de Ministres de 15 de desembre de 2020 i 22 de febrer de 2022 i les connexions derivades de l'article 31 del Reial decret llei 20/2021, de 5 d'octubre, pel qual s'adopten mesures urgents de suport per a la reparació dels danys ocasionats per les erupcions volcàniques i per a la reconstrucció econòmica i social de l'illa de La Palma.

L'àmbit d'aplicació se circumscriu a les línies de cabotatge que s'hagin comunicat a la Direcció General de la Marina Mercant amb un termini d'antelació mínim de quinze dies abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, les línies interinsulars de les Illes Balears declarades d'interès estratègic per l'article 14 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears i les línies que atenen les necessitats bàsiques de comunicació marítima interinsular de les Illes Canàries, enumerades en els annexos I i II del Decret 9/2009, de 27 de gener, pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims regulars.

2. Quantia de l'ajuda: s'estableix en 0,1375266 cèntims d'euro per cada milla navegada per tona d'arqueig brut (GT), calculada per a cadascun dels vaixells de passatge, de càrrega, o de passatge i càrrega rodada en règim de passatge, que operin la línia.

3. Beneficiaris: poden ser beneficiaris d'aquesta ajuda les empreses que la sol·licitin que estiguin reconegudes per l'administració corresponent com a operadores de les línies regulars incloses en l'àmbit d'aplicació. Si la línia és de competència autonòmica, el sol·licitant ha d'adjuntar la certificació de l'òrgan competent de la comunitat autònoma.

4. L'import individual de l'ajuda s'ha de determinar per a cada vaixell en funció del seu arqueig brut i de les milles recorregudes en el seu servei regular. A aquests efectes, com a arqueig brut s'ha d'aplicar el que consti en el certificat internacional d'arqueig del vaixell en GT, i si no n'hi ha, pel certificat d'arqueig expedit per l'Autoritat Nacional. Quan el vaixell no disposi d'arqueig brut en aquesta unitat de mesura, s'ha d'utilitzar com a unitat la TRB.

Així mateix, es pren com a distància recorreguda en una línia la distància entre els ports d'origen i destinació, o la suma de les distàncies entre aquests i els diferents ports d'escala intermedis que es recorren en l'itinerari del vaixell. En aquesta distància recorreguda no es pot incloure els trajectes que s'hagin inclòs en altres línies. Per determinar la distància entre ports s'han d'utilitzar les distàncies publicades per l'Institut Hidrogràfic de la Marina. Per a les distàncies no recollides en la informació que publica aquest organisme s'ha d'utilitzar la consignada en la taula següent o la que determini l'Autoritat Marítima si no hi està consignada:

Distàncies entre ports

Port A	Port B	Milles nàutiques
La Graciosa (Caleta del Sebo).	Lanzarote (Órzola).	3,5
Lanzarote (Platja Blanca).	Fuerteventura (Corralejo).	8
Fuerteventura (Morro Jable).	Gran Canària (Las Palmas).	59
Gran Canària (Agaete).	Tenerife (Santa Cruz de Tenerife).	36
La Gomera (S. Sebastián de La Gomera).	La Gomera (Valle Gran Rey).	16

Tot això sense perjudici de les condicions que, per resolució, pugui establir la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible en relació amb la determinació de distàncies, el càlcul d'arquejos o la configuració de trajectes mitjançant escales en les línies.

5. La realització efectiva dels serveis efectuats s'ha d'acreditar mitjançant una certificació de les autoritats portuàries, o dels organismes competents sobre els ports autonòmics si escau.

6. L'òrgan encarregat de la gestió d'aquestes ajudes és la Direcció General de la Marina Mercant.

7. Sol·licituds: s'han de formular mitjançant una compareixença a la Seu Electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, emplenant el formulari electrònic i aportant la documentació que a aquest efecte requereixi la Direcció General de la Marina Mercant.

8. Termini de presentació de sol·licituds: les sol·licituds s'han de presentar, durant un termini d'un mes, a la finalització del termini trimestral d'aplicació d'aquesta mesura, que s'inicia amb l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, i s'han de referir a l'ajuda corresponent als serveis prestats en el trimestre anterior.

9. Les ajudes que regula aquest article no estan subjectes a la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

10. Aquesta mesura té una durada de tres mesos des del 21 de març de 2026.

11. A l'objecte de finançar les ajudes que preveu aquest capítol s'aprova la concessió d'un suplement de crèdit de 37 milions d'euros a la secció 17 "Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible", servei 32 "Direcció General de Marina Mercant", programa 441N "Subvencions i suport al transport marítim", concepte 442 "Compensació econòmica a empreses públiques o privades de transport marítim per la prestació del servei de navegacions d'interès públic". Aquest suplement de crèdit té la naturalesa d'incorporable.

12. El finançament del suplement de crèdit que preveu l'apartat anterior, així com les incorporacions de crèdit que es tramitin, s'han d'efectuar de conformitat amb el que disposa l'article 59 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre.»

Disposició final tercera. *Salvaguarda de rang de disposicions reglamentàries.*

Les previsions incloses en normes reglamentàries que són objecte de modificació per aquest Reial decret llei, poden ser modificades per normes del rang reglamentari corresponent a la norma en què consten.

Disposició final quarta. *Títols competencials.*

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara del que disposen l'article 149.1.6.a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de legislació mercantil, l'article 149.1.13.a que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, l'article 149.1.20.a, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant i abanderament de vaixells; ports d'interès general; i l'article 149.1.21.a, que 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 cinquena. *Entrada en vigor.*

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

14 d'abril de 2026.

FELIPE R.

El president del Govern,
per suplència (article 13.1 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre), el vicepresident primer del Govern i ministre
d'Economia, Comerç i Empresa,

CARLOS CUERPO CABALLERO