

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

12516 *Reial decret llei 14/2026, de 9 de juny, de mesures de promoció de l'ús del transport públic col·lectiu per part de la joventut per als viatges fets en el període estival del 2026.*

I

En la situació derivada de la invasió d'Ucraïna per part de Rússia l'any 2022, marcada per les tensions inflacionistes que van afectar, entre d'altres, el sector del transport de viatgers, l'estiu de 2023 va ser necessari adoptar una política pública positiva que facilités a les persones joves l'ús del transport públic col·lectiu terrestre, tant ferroviari com per carretera, en els desplaçaments tant per Espanya com per Europa durant l'època estival de 2023. Amb això es va perseguir facilitar els viatges d'oci durant l'estiu mitjançant la utilització d'un mitjà de transport més segur, fiable, còmode, econòmic i sostenible que el vehicle particular.

Aquest programa d'ajudes va ser un èxit, amb més d'1.900.000 de joves registrats, que van fer gairebé 4 milions de viatges, i 16.134 passis Interrail venuts. Per això, el 2024 i el 2025 es va establir de nou aquest sistema d'ajudes, el qual va millorar els resultats any rere any, amb més de 2.350.000 de joves registrats, que van fer més de 6,8 milions de viatges, i 6.000 passis Interrail venuts l'any 2025.

Quatre anys després, el febrer de 2026, la crisi de l'Orient Mitjà provocada per l'operació militar conjunta dels Estats Units i Israel contra el règim de l'Iran ha donat lloc a un increment de l'IPC del +3,2% interanual al maig de 2026, cosa que ha afectat en major mesura el sector del transport de viatgers (+6,5% del component de transports de l'IPC a la fi d'abril de 2026). L'augment del preu dels combustibles explica aquest increment dels costos: +15,5% interanual de combustibles i lubricants per a vehicles personals, la qual cosa, combinada amb l'increment d'altres costos derivats d'aquest, està produint un deteriorament extraordinari amb potencial d'afectar la viabilitat econòmica normal d'aquesta activitat.

L'afectació arriba igualment a les llars i, tal com va passar després dels esdeveniments de 2022, incideix especialment en els joves, un sector de la població la vulnerabilitat econòmica dels quals els exposa en major mesura a canvis en els nivells de preus com l'actual.

Això implica que l'augment de costos en el transport de viatgers corri el risc de reduir substancialment els desplaçaments estivals d'aquest sector de la població, fet que pot generar efectes de segona ronda sobre la resta de l'economia nacional.

La situació descrita exigeix recórrer de nou a mesures que fomentin l'ús del transport públic col·lectiu terrestre per part de la joventut, tant ferroviari com per carretera, en els seus desplaçaments, tant per Espanya com per Europa, durant l'època estival de 2026.

Així mateix, facilitar els viatges d'oci durant l'estiu a la joventut es considera una mesura beneficiosa per a la seva formació i el seu desenvolupament personal, en la mesura que els permet conèixer altres llocs i cultures, desenvolupar habilitats interculturals, fomentar la creativitat i l'aprenentatge, així com la independència personal, i, a la vegada, els permet compartir experiències i enfortir les relacions personals.

Al mateix temps, és objectiu del Govern contribuir a la recuperació del sector turístic i del sector cultural, els quals, un cop consolidats després de la pandèmia, es tornen a veure afectats per un nou xoc exogen. D'aquesta manera, potenciant les destinacions nacionals i col·laborant amb el desenvolupament de l'Espanya rural, es promou el patrimoni històric i cultural i que la joventut conegui el nostre país. Espanya és el segon país més visitat del món, però té una gran riquesa cultural poc coneguda per molts

espanyols, d'aquí que una de les finalitats del Reial decret llei sigui fomentar el coneixement d'Espanya per part dels nostres joves i facilitar-los durant aquest estiu els viatges d'oci.

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.

Amb aquests fins, aquest Reial decret llei estableix la reducció del preu dels bitllets per a la joventut en els serveis de transport públic col·lectiu terrestre de competència estatal durant el període estival del 2026, així com la reducció del preu del passi Interrail per a la joventut, comercialitzat a través de Renfe Viatgers, SME, SA, amb data d'inici entre l'1 de juliol de 2026 i el 30 de setembre de 2026.

II

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

El capítol I recull la regulació sobre la reducció del preu dels bitllets per a joves en els serveis de transport públic col·lectiu durant el període estival del 2026 relativa al transport ferroviari i per carretera, i està compost pels articles de l'1 al 5. A l'article 1 s'hi estableixen els requisits que les persones han de complir per accedir als descomptes que estableixen els articles 2 a 4, així com les dates del viatge, que es fixen entre l'1 de juliol de 2026 i el 30 de setembre de 2026. A l'efecte d'acreditar el compliment d'aquests requisits, s'estableix que els possibles beneficiaris dels descomptes s'han de registrar a la web del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el que estableixi per resolució la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. Així mateix, es determina que la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, no és aplicable al que estableix aquest capítol.

A l'article 2, s'hi estableixen els descomptes aplicables a la joventut en el preu dels bitllets senzills i d'anada i tornada dels serveis de transport ferroviari de viatgers de mitjana distància, inclosos els serveis de proximitat, prestats sobre la xarxa convencional i la xarxa d'ample mètric, així com en els serveis Avant. Es tracta de serveis que presta Renfe Viatgers, SME, SA, en virtut del «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 "rodalies", "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». En el cas dels serveis de competència autonòmica que Renfe Viatgers, SME, SA, presta a Catalunya i al País Basc, així com dels serveis regulars, no turístics, que Renfe presta sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General en virtut de convenis o contractes amb les administracions autonòmiques, l'aplicació dels descomptes amb la corresponent compensació per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible requereix la sol·licitud prèvia d'adhesió expressa de les condicions per part de la comunitat autònoma corresponent. El finançament de la compensació a Renfe Viatgers, SME, SA, per la reducció d'ingressos derivada de l'aplicació dels descomptes s'ha de portar a terme amb càrrec al pressupost del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible mitjançant la modificació pressupostària corresponent.

Així mateix, l'article 3 regula els descomptes per a joves en els serveis comercials de transport ferroviari de viatgers, prestats sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General. En aquest cas, l'aplicació dels descomptes és voluntària per a les empreses ferroviàries,

que han de comunicar a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible la decisió d'aplicar-los en el termini de deu dies des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei.

A l'article 4, s'hi estableixen els descomptes per a joves en el període estival en els serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general per carretera de competència estatal.

Finalment, a l'article 5 s'hi estableixen les obligacions d'informació, comunicació, visibilitat i publicitat que han de complir els operadors de transport que apliquin els descomptes que regulen els articles anteriors.

En el capítol II, l'article 6 estableix la reducció del preu del passi Interrail per a joves sempre que s'adquireixi a través de Renfe Viatgers, SME, SA, durant el període estival del 2026.

Interrail és un passi personal i intransferible, que poden adquirir i utilitzar les persones residents legalment a Europa i que els permet viatjar amb tren per 33 països europeus o amb vaixell (entre Itàlia i Grècia). Amb més de cinquanta anys d'existència, l'han utilitzat milions de joves com a manera de viatjar per Europa.

Les institucions europees han reconegut el paper del passi Interrail com a instrument per afavorir el coneixement de la resta de països de la Unió Europea a les persones joves i, per tant, per «crear Europa». En aquest sentit, des de 2018 es disposa del programa DiscoverEU, una acció del programa Erasmus+ que ofereix l'oportunitat de descobrir Europa mitjançant un sorteig de milers de passis d'Interrail entre les persones joves que ho sol·licitin. Fins al desembre de 2025, més de 350.000 joves europeus han gaudit d'un passi Interrail gratuït gràcies a aquest programa.

Des d'Espanya, el Govern comparteix l'objectiu de la Unió Europea i cerca facilitar que les persones joves de nacionalitat espanyola, o estrangera amb residència legal a Espanya, puguin accedir a aquesta mena de viatges durant el període estival del 2026. La societat mercantil estatal Renfe Viatgers, SME, SA, forma part del sector públic empresarial estatal i és membre associat de l'entitat Eurail BV, formada per les principals companyies ferroviàries europees, que gestiona els passis Interrail i comercialitza la venda d'aquests bitllets de tren.

El capítol esmentat es desplega únicament per l'article 6, en el qual, a la vista del que s'ha dit anteriorment, s'encomana a Renfe Viatgers, SME, SA, que apliqui, amb caràcter extraordinari, un descompte del 50% del preu del passi Interrail per a les persones joves amb residència legal a Espanya amb edat entre 18 i 30 anys, per als viatges que s'iniciïn entre l'1 de juliol de 2026 i el 30 de setembre de 2026, tots dos inclosos. Tampoc no és aplicable al que estableix aquest capítol la Llei 38/2003, de 17 de novembre.

La disposició final primera modifica determinats aspectes del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, en matèria de contractes de gestió de servei públic de transport regular de viatgers d'ús general.

La disposició final segona modifica l'apartat tercer de la disposició transitòria primera del Reial decret llei 7/2026, de 20 de març, en introduir un règim específic aplicable a determinats permisos d'accés i connexió vinculats a actuacions a la Xarxa de Carreteres de l'Estat. S'estableix una ampliació addicional del període d'exempció del pagament de la prestació per reserva de capacitat per als permisos esmentats.

La disposició final tercera estableix una clàusula de salvaguarda de rang de disposicions reglamentàries.

Finalment, les disposicions finals quarta i cinquena es refereixen als títols competencials i a l'entrada en vigor.

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 regulats en 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 (SSTC 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 s'haguessin pogut preveure, ja que la crisi energètica global provocada per la guerra a l'Iran no es podia conèixer amb antelació; ara bé, els poders públics no poden romandre aliens a la seva existència, 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 impedirien l'atenció correcta de les necessitats detectades en el període concret en què s'han de contenir.

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 (SSTC 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 prou acreditats pel fet que els sectors del transport, del turisme i cultural són essencials per al funcionament general de l'economia del nostre país i han resultat molt afectats per la crisi de l'Orient Mitjà; sectors que amb prou feines s'acabaven de recuperar després de les disruptcions provocades per la pandèmia de 2020 i la invasió d'Ucraïna el 2022. En conseqüència, per garantir la consolidació de la seva recuperació i evitar el risc d'una nova caiguda, cal intervenir de nou en el període estival, en el qual la joventut disposa normalment del període de vacances, com el moment més adequat per potenciar els viatges que contribueixin a accelerar i consolidar la recuperació d'aquests sectors. La demanda de turisme procedent de viatgers nacionals es produeix en bona part durant el tercer trimestre de l'any, per la qual cosa és l'època estival el moment en què les mesures per facilitar el viatge de les persones joves poden produir un efecte accelerador que se sumi a les línies d'ajudes existents per desenvolupar i rehabilitar zones d'interès turístic i el patrimoni històric del nostre país. És necessari fomentar els viatges en el moment en què la nostra joventut disposa de temps lliure per poder portar-los a terme.

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.

A més, 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 últims sectors de transport que encara no ha recuperat els nivells de demanda de 2019. És una necessitat extraordinària adoptar mesures urgents per donar un impuls a la demanda de transport per part de la joventut durant l'època estival, amb més temps lliure per fer viatges, la qual cosa permetrà reforçar la viabilitat d'aquest mitjà de transport essencial a Espanya.

Finalment, i en relació amb l'objectiu esmentat d'ajudar a la consolidació de la recuperació dels sectors turístic i cultural en la seva consolidació després de la pandèmia, i evitar una nova caiguda derivada de la pujada de preus del combustible potenciant les destinacions nacionals i col·laborant amb el desenvolupament de l'Espanya rural, cal destacar que, com posen de manifest les últimes enquestes de turisme de residents de l'Institut Nacional d'Estadística, els viatges fets per la població que resideix a Espanya per fi es van acostar el 2025 a les xifres de 2019. Aquesta situació obliga a prendre una nova acció urgent decidida en l'època estival de 2026, a fi de donar un últim impuls a una activitat, especialment en el seu vessant rural i d'interior, que es va veure greument afectada en la pandèmia i que, després de la seva lenta recuperació, pot tornar a patir un descens acusat.

Pel que fa a les modificacions del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, operades a la disposició final primera del text, la seva necessitat extraordinària i urgent es justifica en el fet de facilitar la ràpida actuació de l'Administració en cas d'una adjudicació directa per raons d'emergència, per tal d'evitar demores que comportin un perjudici als ciutadans.

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. Efectivament, l'àmbit temporal de les mesures regulades en aquest Reial decret llei impedeix tramitar-les per llei ordinària.

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 explicat 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 CE utilitza un terme "règim de les comunitats autònomes" més extens i comprensiu que el mer d'"estatuts d'autonomia", per la qual cosa l'expressió esmentada s'ha d'interpretar, 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". D'aquest "règim constitucional" en formen part els estatuts, que no poden ser alterats per un

decret llei, 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 CE, les lleis d'harmonització de l'article 150.3, i les lleis orgàniques a què es refereix l'article 150.2 CE. Per tant, el decret llei no pot regular objectes propis de les lleis que, de conformitat amb l'article 28.1 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 seves competències.

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 "incideixi" indirectament 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».

Adicionalment, la gestió única i centralitzada d'ajudes o subvencions estatals ha estat avalada pel Tribunal Constitucional en l'STC 13/1992, de 6 de febrer, en assenyalar que «la gestió per part de l'Estat, directa i centralitzada, de les mesures de foment amb càrrec a fons estatals és constitucionalment admissible si és imprescindible per assegurar la plena efectivitat de les mesures de foment dins de l'ordenació bàsica del sector, i per garantir les mateixes possibilitats d'obtenció i gaudi d'aquestes per part dels seus destinataris potencials a tot el territori nacional».

Pel que fa a la regulació d'ajudes que estableix aquest Reial decret llei en matèries de 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'esmentada 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. Pel que fa a l'eficàcia, aquesta queda contrastada per l'èxit obtingut en el programa d'ajudes estivals de 2023, 2024 i 2025 a l'hora de potenciar els sectors del turisme i de la cultura. El reial decret llei és l'instrument més immediat per garantir la consecució d'aquests principis.

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.

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.

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.

VI

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.13a i 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 de ferrocarrils i transports terrestres que circulin 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 10 de juny de 2026,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Ajudes directes per a joves en els serveis de transport públic col·lectiu durant el període estival del 2026

Article 1. *Reducció del preu dels bitllets per a joves en els serveis de transport públic col·lectiu durant el període estival del 2026.*

1. Els descomptes que s'han d'aplicar al preu dels bitllets en els serveis de transport públic col·lectiu que regulen els articles 2 a 4 d'aquest capítol són aplicables a les persones que compleixin els requisits següents:

- a) Haver nascut entre l'1 de gener de 1996 i el 31 de desembre de 2008.
- b) Tenir la nacionalitat espanyola o, alternativament, estrangera amb residència legal a Espanya.

2. El descompte s'aplica sobre el preu dels bitllets que tinguin data de viatge entre l'1 de juliol de 2026 i el 30 de setembre de 2026. La venda dels bitllets amb descompte s'ha d'iniciar com més aviat millor, no més tard de l'1 de juliol de 2026. En cas que per raons tècniques algun operador no pugui posar a la venda els bitllets amb descompte abans de l'1 de juliol de 2026, n'ha d'iniciar la venda tan aviat com ho permetin els condicionants tecnològics. El descompte no s'aplica amb caràcter retroactiu als bitllets venuts abans de la data d'inici de la seva comercialització en les condicions que recull aquest Reial decret llei per cadascun dels operadors o canals de venda.

3. Per tal de comprovar que es compleixen els requisits que estableix l'apartat 1 d'aquest article, els possibles beneficiaris dels descomptes s'han de registrar a la web del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el que estableixi per resolució la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'establir per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible les limitacions i les condicions necessàries per aplicar els descomptes que regulen els articles 2 a 4. En tot cas, aquesta resolució ha de recollir els supòsits de pèrdua del dret a adquirir bitllets amb descompte per l'ús indegut de bitllets amb descompte adquirits amb anterioritat, així com les conseqüències d'aquesta pèrdua del dret.

5. 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.

6. No és aplicable al que estableix aquest capítol la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, i, així mateix, els descomptes queden exclosos de ser comunicats i registrats a la base de dades nacional de subvencions (BDNS). 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, relatiu a infraccions i sancions administratives en matèria de subvencions 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.

Article 2. Reducció del preu del bitllet per a joves en els serveis de transport ferroviari de viatgers de mitjana distància prestats sobre la xarxa convencional i la xarxa d'ample mètric i en els serveis Avant sotmesos a obligacions de servei públic prestats per Renfe Viatgers, SME, SA.

1. Renfe Viatgers, SME, SA, ha d'aplicar a les persones que compleixin els requisits que estableix l'article anterior, durant el període i amb les condicions que estableix el mateix article, un descompte del 90% sobre el preu del bitllet senzill i el bitllet d'anada i tornada en els serveis de transport ferroviari de viatgers de mitjana distància, incloent-hi els serveis de proximitat, prestats sobre la xarxa convencional i la xarxa d'ample mètric.

2. Renfe Viatgers, SME, SA, ha d'aplicar a les persones que compleixin els requisits que estableix l'article anterior, durant el període i amb les condicions que estableix el mateix article, un descompte del 50% en el preu dels bitllets senzills i els bitllets d'anada i tornada dels serveis Avant.

3. El preu del bitllet sobre el qual s'ha d'aplicar el descompte ha de ser el que correspongui segons les tarifes aplicades actualment 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 "rodalies", "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».

4. En relació amb els serveis que Renfe Viatgers, SME, SA, presta a Catalunya i al País Basc i que són de competència autonòmica, els seus respectius consells de Govern, en cas que vulguin que s'apliqui un descompte del 90% sobre les tarifes actuals en els serveis de mitjana distància convencional per a les persones joves que compleixin els requisits que estableix l'article 1, durant el període i amb les condicions que estableix el mateix article, i que el descompte sigui compensat a Renfe Viatgers, SME, SA, a través del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, el titular de la conselleria amb competències en matèria de transport ha de trametre un escrit en el termini màxim de deu dies des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en el qual així ho ha d'indicar.

5. En relació amb els serveis regulars, no turístics, que Renfe presta sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General en virtut de convenis o contractes amb les administracions autonòmiques, aquestes administracions, en cas que vulguin que s'apliqui un descompte del 90% sobre les tarifes actuals en els serveis de mitjana distància convencional per a les persones joves que compleixin els requisits que estableix l'article 1, durant el període i amb les condicions que estableix el mateix article, i que el descompte sigui compensat a Renfe Viatgers, SME, SA, a través del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, el titular de la conselleria amb competències en matèria de transport ha de trametre un escrit en el termini màxim de deu dies des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en el qual així ho ha d'indicar.

6. Per finançar la compensació a Renfe Viatgers SME, SA, per la reducció d'ingressos que generi l'aplicació dels descomptes que estableix aquest article, s'aprova

la concessió d'un crèdit extraordinari en el 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 dotar amb un crèdit el concepte 446 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a l'aplicació de descomptes a joves en temporada estival», subconcepte 446.07 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a l'aplicació de descomptes en mitjana distància i AVANT en temporada estival», per un import de 20 milions d'euros. El finançament del crèdit extraordinari s'ha de dur a terme de conformitat amb l'article 46 de la Llei 31/2022, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2023.

L'import de la compensació que estableix el paràgraf anterior no és revisable ni està subjecte a cap liquidació. Renfe Viatgers, SME, SA, ha d'aplicar la compensació, en primer lloc, per cobrir la reducció dels ingressos derivada de l'aplicació dels descomptes en els serveis als quals es refereixen els apartats 4 i 5 d'aquest article, sempre que les comunitats autònomes respectives hagin optat per l'aplicació dels descomptes, i l'import restant s'ha d'assignar com a part de la compensació del contracte entre l'Administració General de l'Estat i Renfe Viatgers, SME, SA, esmentat a l'apartat 3.

L'excés o el defecte d'aquesta aportació sobre el cost real derivat de l'aplicació dels descomptes que estableix aquest article ha de formar part de la liquidació provisional que presenti Renfe Viatgers, SME, SA, per l'execució dels serveis prestats el 2026 del contracte subscrit entre la societat esmentada i l'Administració General de l'Estat.

7. Renfe Viatgers, SME, SA, ha de portar, per mitjans electrònics, un registre dels bitllets que s'emeten amb l'aplicació d'aquests descomptes. En el moment d'emetre el bitllet amb descompte ha d'anotar en el registre esmentat les dades que determini la resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. Així mateix, s'han de complir els requisits de comprovació de l'ús adequat dels bitllets amb descompte en les condicions que estableixi la resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

8. Renfe Viatgers, SME, SA, ha d'enviar a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril la informació que aquesta li requereixi. A més, ha d'enviar la informació necessària, detallada adequadament per poder valorar l'efecte que hagi tingut la implantació dels descomptes en el nombre d'usuaris del transport públic a la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat.

Article 3. *Reducció del preu del bitllet per a joves en els serveis comercials de transport ferroviari de viatgers, prestats sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General.*

1. Les empreses ferroviàries que prestin serveis de transport ferroviari de viatgers, no sotmesos a obligacions de servei públic sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General, exclosos els trajectes internacionals i els trens turístics, poden aplicar a les persones que compleixin els requisits que estableix l'article 1, durant el període i amb les condicions que estableix l'article esmentat, un descompte del 50% en el preu ofert en el moment de la compra en les tarifes comercials de cada operador, amb un descompte màxim de 30 euros per trajecte.

Les empreses ferroviàries que decideixin aplicar aquest descompte en els serveis comercials ho han de comunicar mitjançant un escrit que han de trametre en el termini màxim de deu dies des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. Les empreses ferroviàries tenen dret a una compensació pels ingressos no percebuts per l'aplicació del descompte que estableix l'apartat anterior.

Per finançar aquesta compensació, s'aprova la concessió de dos crèdits extraordinaris en el 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» que s'assenyalen a continuació:

a) El primer crèdit extraordinari s'ha de recollir en el concepte 446 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a l'aplicació de descomptes a joves en temporada estival», subconcepte

446.08 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a l'aplicació de descomptes en serveis comercials en temporada estival», per un import de 34 milions d'euros.

b) El segon crèdit extraordinari s'ha de recollir en el concepte 475 «Ajudes a empreses per a l'aplicació de descomptes a joves en el període estival», subconcepte 475.03 «Ajudes a empreses ferroviàries per a l'aplicació de descomptes en el període estival» per un import de 12,5 milions d'euros.

El finançament d'aquests crèdits extraordinaris s'ha d'efectuar de conformitat amb l'article 46 de la Llei 31/2022, de 23 de desembre. S'atorga a aquests crèdits el caràcter de crèdits incorporables, als quals no és aplicable respecte del seu finançament el que estableix l'article 50 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, i hi és aplicable el que en preveu l'article 59.

3. Les empreses ferroviàries han de portar, per mitjans electrònics, un registre dels bitllets que s'emetin amb l'aplicació del descompte. En el moment d'emetre el bitllet amb descompte han d'anotar en el registre esmentat les dades que determini la resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. Així mateix, s'han de complir els requisits de comprovació de l'ús adequat dels bitllets amb descompte en les condicions que estableixi la resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. La liquidació de la compensació a la qual es refereix l'apartat 2 l'ha d'efectuar la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible quan finalitzi el període d'aplicació, d'acord amb les condicions que estableixi per resolució la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

5. Les empreses ferroviàries han d'enviar a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril la informació que aquesta els requereixi, detallada adequadament per poder valorar l'efecte que hagi tingut la implantació dels descomptes en el nombre d'usuaris del transport públic.

Article 4. Reducció del preu del bitllet per a joves en les concessions de serveis de transport regular de viatgers d'ús general per carretera competència de l'Administració General de l'Estat.

1. Les empreses concessionàries de serveis públics de transport regular de viatgers d'ús general per carretera de competència estatal, sense perjudici de la situació administrativa de la concessió, han d'aplicar, a les persones que compleixin els requisits que estableix l'article 1, durant el període i amb les condicions que estableix l'article esmentat, un descompte del 90% del preu en els bitllets senzills i en els bitllets d'anada i tornada en els termes que estableixen els apartats següents.

2. Les empreses concessionàries tenen dret a una compensació pels ingressos no percebuts per l'aplicació dels descomptes que estableix l'apartat anterior. Per finançar aquesta compensació, s'aprova la concessió d'un crèdit extraordinari 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 dotar amb un crèdit el concepte 475 «Ajudes a empreses per a l'aplicació de descomptes a joves en el període estival», subconcepte 475.04 «Ajudes a empreses de transport regular de viatgers per carretera per a l'aplicació de descomptes en el període estival», per un import de 62 milions d'euros. El seu finançament s'efectua de conformitat amb l'article 46 de la Llei 31/2022, de 23 de desembre. S'atorga a aquest crèdit el caràcter de crèdit incorporable, al qual no és aplicable respecte del seu finançament el que estableix l'article 50 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, i hi és aplicable el que preveu l'article 59.

3. Les empreses concessionàries han de portar, per mitjans electrònics, un registre dels bitllets que s'emetin amb l'aplicació del descompte. En el moment d'emetre el bitllet amb descompte han d'anotar en el registre esmentat les dades que determini la resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. La liquidació de la compensació a la qual es refereix l'apartat 2 l'ha d'efectuar la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible quan finalitzi el període d'aplicació, d'acord amb les condicions que estableixi per resolució la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

5. La quantia de la liquidació és la quantitat corresponent als ingressos que s'han deixat de percebre pel descompte aplicat corresponent als bitllets acollits al descompte i validats en el Sistema d'informació per al registre de dades d'expedicions (SIRDE) del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en el període objecte de liquidació.

6. Les empreses concessionàries han d'enviar a la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril la informació que aquesta els requereixi. A més, han d'enviar la informació necessària, detallada adequadament per poder valorar l'efecte que hagi tingut la implantació dels descomptes en el nombre d'usuaris del transport públic a la Direcció General d'Estratègies de Mobilitat.

Article 5. Obligació d'informació, comunicació, visibilitat i publicitat.

En totes les comunicacions que facin els operadors de transport que apliquin els descomptes que regulen els articles 2 a 4, en qualsevol mitjà de difusió, s'hi ha d'incloure la referència al finançament d'aquests descomptes per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el que prevegi per resolució la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

CAPÍTOL II

Reducció del preu del passi Interrail el 2026

Article 6. Reducció del preu del passi Interrail per a joves comercialitzat a través de Renfe Viatgers, SME, SA, durant el període estival del 2026.

1. Renfe Viatgers, SME, SA, ha d'aplicar a les persones que compleixin els requisits de l'apartat 2 d'aquest article un descompte del 50% sobre el preu comercial en els passis Interrail que s'adquireixin a través de la seva pàgina web per als passis amb data d'inici entre l'1 de juliol de 2026 i el 30 de setembre de 2026.

2. Es poden beneficiar del descompte que estableix l'apartat anterior les persones que compleixin els requisits següents:

- a) Haver nascut entre l'1 de gener de 1996 i el 31 de desembre de 2008.
- b) Tenir la nacionalitat espanyola o, alternativament, estrangera amb residència legal a Espanya.

3. Per acreditar les condicions anteriors cal inscriure's en el registre que ha d'habilitar el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible a través d'internet.

4. El descompte només és aplicable quan es compleixin les condicions anteriors i la compra del passi Interrail es faci a través de la pàgina web de Renfe.

5. Per finançar la compensació a Renfe Viatgers SME, SA, per la reducció d'ingressos generada per l'aplicació del descompte que estableix aquest article, s'aprova la concessió d'un crèdit extraordinari en el pressupost vigent 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 per Carretera i Ferrocarril», i es dota de crèdit el concepte 446 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a l'aplicació de descomptes a joves en temporada estival», subconcepte 446.09 «Renfe Viatgers, SME, SA, per a l'aplicació dels descomptes en el passiu Interrail en temporada estival», per un import d'1,5 milions d'euros. El seu finançament s'efectua de conformitat amb l'article 46 de la Llei 31/2022, de 23 de desembre.

6. No és aplicable al que estableix aquest capítol la Llei 38/2003, de 17 de novembre, i, així mateix, els descomptes queden exclosos de ser comunicats i registrats

a la base de dades nacional de subvencions (BDNS). 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, relatiu a infraccions i sancions administratives en matèria de subvencions 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.

7. Per resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible s'han de determinar les condicions necessàries per aplicar el descompte que estableix aquest article, les condicions de comunicació i publicitat, així com el procediment i les condicions per a la liquidació a Renfe Viatgers, SME, SA, de la compensació que sigui procedent per la reducció d'ingressos derivada de l'aplicació d'aquest descompte.

Disposició final primera. *Modificació del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre.*

El Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat mitjançant el Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, queda modificat en els termes següents:

U. Es modifica l'apartat 1 de l'article 87, que queda redactat en els termes següents:

«1. L'Administració pot optar per l'adjudicació directa del contracte de gestió d'un servei públic de transport regular de viatgers d'ús general, quan es donin les circumstàncies que preveu per fer-ho l'article 73.1 de la LOTT.

Així mateix, pot optar per l'adjudicació directa d'un contracte quan es donin les circumstàncies d'emergència que assenyalava l'article 85 de la LOTT. En aquest supòsit no és aplicable el que preveu l'article 88.4 d'aquest Reglament, sinó que es requereix únicament l'informe de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, per a la qual cosa se'n pot sol·licitar l'addició a l'ordre del dia d'urgència.»

Dos. Es modifica l'apartat 4 de l'article 88, que queda redactat en els termes següents:

«4. Quan la modificació de les condicions de prestació del servei impliqui l'atorgament de noves subvencions públiques per a la seva compensació o l'increment de les que ja s'estan atorgant, aquesta modificació requereix l'acord del Consell de Ministres, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Afers Econòmics.

S'ha de considerar que hi ha aquest increment si la quantitat que es consigna en el plec de la licitació o resolució de modificació supera l'import consignat en el plec de bases utilitzat en la licitació del contracte preexistent, una vegada se n'hagi actualitzat l'import de conformitat amb la fórmula aplicable per a la revisió de preus que estableix el plec del contracte.»

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.*

Es modifica l'apartat tercer de la disposició transitòria primera 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, que queda redactat en els termes següents:

«3. Així mateix, durant el període de tres mesos a comptar de l'obtenció dels permisos d'accés i connexió, és aplicable un període d'exempció del pagament de la prestació de conformitat amb el que estableix el paràgraf segon de l'article 11.2.

Per als permisos d'accés i connexió atorgats amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, el període anterior s'ha de computar des de

l'entrada en vigor d'aquesta norma. Un cop transcorregut el termini esmentat, és aplicable el factor k que correspongui segons el que preveu l'apartat anterior.

Les sol·licituds associades a les carreteres de l'Estat i els seus elements funcionals, sempre que siguin promogudes pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i que, en la data de publicació d'aquesta disposició, disposin de permís d'accés i connexió concedit, la titularitat del qual correspongui al Ministeri esmentat, disposen d'una ampliació addicional del període d'exempció del pagament de la prestació de sis mesos a comptar de la fi del termini d'exempció que reflecteix aquesta disposició.»

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 disposa l'article 149.1.13a i 21a 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, i 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».

9 de juny de 2026.

FELIPE R.

El president del Govern,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN