



EXCMA. SRA.:

Tengo el honor de dar traslado a V.E. del escrito de remisión y la documentación relativa al Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje.

Madrid, a fecha de la firma electrónica

SECRETARIO DE ESTADO DE RELACIONES
CON LAS CORTES Y ASUNTOS CONSTITUCIONALES

Fdo. Electrónicamente por:
Rafael Simancas Simancas
SECRETARIO DE ESTADO DE RELACIONES CON
LAS CORTES Y ASUNTOS CONSTITUCIONALES
→ No válido sin Huella Digital Adjunta

EXCMA. SRA. PRESIDENTA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.



EXCMA. SRA.:

Adjunto remito a V.E., a efectos de lo dispuesto en los artículos 86 de la Constitución y 151.1 del Reglamento de esa Cámara, el Real Decreto-ley 17/2025, de 23 de diciembre, de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje, acompañado de la siguiente documentación:

- Memoria del análisis de impacto normativo.

Madrid, a fecha de la firma electrónica

*EL MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA
Y RELACIONES CON LAS CORTES*

Félix Bolaños García

EXCMA. SRA. PRESIDENTA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.





MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES

DON FÉLIX BOLAÑOS GARCÍA, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES Y SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS

C E R T I F I C O:

Que en la reunión del Consejo de Ministros celebrada el día veintitrés de diciembre de dos mil veinticinco se ha aprobado el Real Decreto-ley de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje, cuyo texto literal consta en el documento adjunto.

Y para que así conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo la presente certificación en Madrid, a fecha de la firma electrónica.

CSV : GEN-a842-1619-bbf5-5b83-e87d-f56b-c991-8b4f

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://run.gob.es/hsbIF8yLcR>

FIRMANTE(1) : FELIX BOLAÑOS GARCÍA | FECHA : 23/12/2025 15:56 | Certifica | Sello de Tiempo: 23/12/2025 15:57

26 DIC. 2025 12:29:45 Entrada: 93984





Real Decreto-ley de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje.

I

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

El sector del transporte representa una de las principales fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero en España. Según datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, un tercio de las emisiones provienen del transporte. Fomentar el uso del transporte público es una de las estrategias más eficaces para reducir la huella de carbono. Para que este cambio modal sea efectivo, es necesario establecer ayudas estables y suficientes que permitan garantizar su sostenibilidad, accesibilidad y calidad en todo el territorio nacional.

Desde 2022 y hasta la fecha, se han aprobado un total de cuatro Reales Decretos-leyes con medidas destinadas a amortiguar los efectos de la inflación y acelerar la recuperación de viajeros en el transporte público, debido a la bajada de demanda que provocó la crisis sanitaria de la COVID-19 y paliar el impacto inflacionario en familias con menores recursos.

Así, el Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y





sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma establecía una serie de medidas entre las que destacaba la gratuidad del transporte público de media distancia por ferrocarril y el incremento de la línea de ayudas directas para el transporte urbano y por carretera.

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

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

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

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

Las ayudas que se establecen en este real decreto-ley tienen por objetivo afianzar la recuperación de viajeros en el transporte público, debido a la bajada de demanda que provocó la crisis sanitaria de la COVID-19, amortiguar los efectos de la inflación y facilitar el acceso al transporte público a jóvenes y niños.





Sin embargo, en el escenario de la mayor inversión realizada de ayudas al transporte público, no se está consiguiendo el impulso necesario para alcanzar los objetivos marcados en el Plan Integrado de Energía y Clima en materia de trasvase modal y descarbonización. En consecuencia, se propone dar continuidad al sistema de ayudas que entró en vigor el 1 de julio de 2025, incluyendo además un nuevo programa de ayudas que potencie la intermodalidad en el transporte mediante un abono de tarifa única que permita utilizar los distintos modos de transporte público.

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

Asimismo, las estadísticas y análisis muestran que en los desplazamientos motorizados por carretera el autobús es el medio de transporte más seguro, de forma que el fomento del uso de este medio de transporte tiene como consecuencia adicional una reducción de la siniestralidad. Por otra parte, el Acuerdo entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes de Asturias y Cantabria, de 20 de febrero de 2023, establecía una serie de obligaciones entre las partes firmantes, entre la que está la de "Extender la aportación económica actual para la gratuidad de las cercanías ferroviarias en Asturias y Cantabria más allá del 31 de diciembre de 2023 y hasta la entrega de las unidades de trenes pendientes en el contrato en curso".

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

Por su parte, el artículo 57 del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, continúa prorrogando la gratuidad de los servicios durante 2025, remitiéndose a las condiciones del artículo 73 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre.

Con este fin se incorpora un artículo en el presente real decreto-ley, que reproduce lo previsto en el Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, circunscribiéndolo exclusivamente al ámbito material de los núcleos de Cercanías de Asturias y Cantabria y a los servicios de cercanías que se realizan en estos núcleos.

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





II

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

El capítulo I recoge disposiciones relativas a los concesionarios de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado. Estas ayudas pretenden, por un lado, dar continuidad a las ayudas establecidas para el segundo semestre de 2025 en el Título II, Capítulo II del Real decreto Ley 1/2025, de 28 de enero, con la intención de que, a lo largo del año 2026 pueda establecerse un nuevo sistema de ayudas, basado en la creación de un abono nominativo de tarifa única, que pueda ser utilizado en todos los origen-destino de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado, con las condiciones que se establezcan.

Asimismo, se deja abierta la posibilidad de que este abono nominativo, con validez de 30 días, pueda usarse también en otros servicios de transporte.

El capítulo II recoge las disposiciones relativas a Renfe Viajeros SME SA. En estas disposiciones se da continuidad a las medidas recogidas en el Título II, Capítulo III del Real decreto Ley 1/2025, de 28 de enero.

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

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

En el capítulo III se da continuidad a las ayudas directas al transporte colectivo urbano e interurbano, competencia de las comunidades autónomas y entidades locales, recogidas en el Título II, Capítulo I del Real decreto Ley 1/2025, de 28 de enero.





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

En el Capítulo V se establece la creación de un título multiviaje para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías de Asturias y Cantabria de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia para cada cuatrimestre natural de 2026. Será gratuito para los usuarios recurrentes, de conformidad con el Acuerdo entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes de Asturias y Cantabria, de 20 de febrero de 2023. Asimismo, se indica que las ayudas del real decreto-ley no estarán sujetas a la Ley General de Subvenciones y se establecen obligaciones de información para los operadores y autoridades de transporte. También se incluyen aclaraciones sobre los procedimientos de modificación presupuestaria y notificaciones.

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

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

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

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

Mediante la disposición final segunda se otorgan facultades de desarrollo al titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

Finalmente, en la disposición final tercera se concreta la entrada en vigor de la norma.

III

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





de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general». En el caso del presente real decreto-ley no se realiza afectación alguna a cualquiera de estas materias.

Por lo que respecta a la concurrencia de los presupuestos habilitantes de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina de nuestro Tribunal Constitucional, resumida en el Fundamento Jurídico IV de la Sentencia 61/2018, de 7 de junio de 2018. Conforme a la misma, se requieren, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación», es decir, lo que ha venido en denominarse, la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella». Como señala la reciente Sentencia del Tribunal Constitucional 18/2023, de 21 de marzo, en su fundamento jurídico 2.d), «el decreto-ley representa un instrumento constitucionalmente lícito, en tanto que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia, que no es otro, según hemos reiterado, que subvenir a situaciones concretas de los objetivos gubernamentales que requieran una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes (SSTC 6/1983, de 4 de febrero, FJ 5; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4; 137/2003, de 3 de julio, FJ 3; 189/2005, de 7 de julio, FJ 3; 329/2005, de 15 de diciembre, FJ 5; 332/2005, de 15 de diciembre, FJ 6; 68/2007, de 28 de marzo, FJ 6; 137/2011, de 14 de septiembre, FJ 4, y 35/2017, de 1 de marzo, FJ 3)».

No puede considerarse que las medidas recogidas en la norma pudieran preverse con suficiente antelación, ya que ni el mantenimiento de las perturbaciones comerciales ni la falta de recuperación total de los sectores afectados podían conocerse con antelación; ahora bien, los poderes públicos no pueden permanecer ajenos a su existencia, y la concurrencia de estos factores justifica adoptar las medidas por este medio. El único modo posible de hacerles frente ha de ser el del real decreto-ley, pues, ya que en cualquier otro mecanismo los plazos impedirían la correcta atención de las necesidades detectadas en el período concreto en el que deben ser atajadas.

La extraordinaria y urgente necesidad de las medidas recogidas en los capítulos I, II, III y IV, deriva de la necesidad de prolongar la aplicación de los descuentos, para mantener la reducción del precio que los usuarios pagan por los servicios de transporte, de forma que se garantice la movilidad cotidiana de nuestros ciudadanos en una situación extraordinaria, derivada del gran incremento sostenido en el coste de vida debido a la inflación y el marco geopolítico internacional.

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





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

Del mismo modo, las ayudas destinadas a EELL y CCAA establecidas en el segundo semestre de 2025 mediante el Real Decreto-Ley 1/2025, de 28 de enero, han sido imprescindibles para garantizar el acceso a la movilidad urbana y metropolitana de los ciudadanos, al permitir rebajar el precio de los abonos y títulos multiviaje establecidos por dichas administraciones. Asimismo, se prorroga la gratuidad infantil, con el objetivo de fomentar el uso del transporte público por parte de los niños, de manera que se familiaricen también con su uso y se fomente de este modo la cultura por la movilidad sostenible. Estas medidas han tenido un efecto muy positivo y demostrado por los datos de demanda de transporte público, tanto en el ámbito local como interurbano, que han llevado a cifras récord de utilización en España.

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

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

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





Adicionalmente, estas medidas se han mostrado de gran éxito en la consolidación del uso del transporte público, especialmente en aquellos colectivos donde el precio es un factor determinante, así como en el incremento de la demanda de los servicios. Por esta razón, es necesario mantener esta tendencia a través de la implantación de los sistemas de ayudas previstos en este real decreto-ley durante 2026. La no adopción de todas estas medidas provocaría serias dificultades en la consecución de los objetivos de descarbonización, reduciendo la capacidad de mitigación ante los actuales efectos del cambio climático.

En cuanto a la acreditación de «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4), tales extremos quedan suficientemente acreditados por el hecho de que los sectores del transporte, el turismo y el sector cultural, son esenciales para el funcionamiento general de la economía de nuestro país y resultaron muy afectados por las restricciones a la movilidad impuestas durante la pandemia, sectores que siguen sin recuperar los niveles de funcionamiento previos al primer trimestre de 2020.

En el caso de las concesiones de servicios de transporte regular de viajeros de uso general por carretera competencia de la Administración General del Estado, se trata de uno de los sectores de transporte que aún no ha recuperado los niveles de demanda de 2019, ya superados en sectores como el transporte aéreo. Resulta de extraordinaria necesidad adoptar medidas urgentes para mantener el impulso a la demanda de transporte, y reforzar la viabilidad de este medio de transporte esencial en España.

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

El escenario descrito amerita la urgencia existente en la aprobación de las medidas, de modo que resulta patente que estas no pueden ser adoptadas mediante los instrumentos normativos ordinarios, pues el decreto-ley es un instrumento jurídico excepcional, cuyo empleo solo se justifica cuando el recurso a aquellos instrumentos no permitiría acometer con la urgencia necesaria la situación extraordinaria definida.

Ello constituye el presupuesto habilitante para la adopción de forma extraordinaria y urgente de las disposiciones contenidas en este real decreto-ley, existiendo los dos elementos que la doctrina constitucional viene exigiendo en el control de la concurrencia de este presupuesto habilitante: los motivos que, habiendo sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación, hayan sido explicitados de una forma





razonada, y la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a la misma (STC 126/2016, de 7 de julio, FJ 2).

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

IV

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

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

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





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

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

V

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

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

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

Por lo que respecta a la eficacia, ésta queda contrastada por el éxito obtenido en los programas de ayudas establecidos entre 2022 y 2025. El real decreto-ley es el instrumento más inmediato para garantizar la consecución de los citados principios. Mediante esta forma jurídica se agilizan los trámites respecto al resto de vehículos normativos posibles: la tramitación de una ley ordinaria o de un real decreto de concesión directa de subvenciones requerirían unos tiempos de tramitación incompatibles con la puesta en funcionamiento de las medidas el 1 de enero de 2026, lo que impediría darle continuidad a los abonos y títulos multiviaje bonificados actualmente.





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

A su vez, la norma respeta el principio de seguridad jurídica, toda vez que resulta coherente con el vigente ordenamiento jurídico y establece de manera clara las condiciones de las obligaciones de servicio público y los mecanismos de compensación y liquidación a las empresas que prestan el servicio de transporte. Así, si bien la norma establece que las subvenciones recogidas en la misma están exentas del cumplimiento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, establece que, en todo caso, las normas reguladoras de las ayudas respetarán los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos destinados a tal fin.

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

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

Por último, en relación con el principio de eficiencia, en este real decreto-ley se ha procurado que la norma genere las menores cargas administrativas para los ciudadanos. Asimismo, la norma contribuye a la racionalización de la gestión de los recursos públicos, como principio de buena regulación, al haberse establecido las bonificaciones necesarias para conseguir el fin que se persigue con la misma. De esta manera, se ha optado por dar continuidad a las medidas establecidas para el segundo semestre de 2025, que ya suponían una racionalización de las ayudas establecidas en las anualidades anteriores y que se han demostrado exitosas para los fines perseguidos.

VI

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a y 149.1.21.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado, respectivamente, la

11





competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 2025,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

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

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

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

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

a) Desde el 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2026:

1.º para cada origen-destino de los servicios públicos que gestionan, un abono nominativo para niños nacidos entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2026 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con descuento del 100 % calculado sobre la tarifa máxima admisible para el origen destino que sea adquirido con validez hasta el 31 de diciembre de 2026.

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

3.º Un abono mensual nominativo con descuento del 50 % calculado sobre la tarifa máxima admisible para el origen-destino que se haya adquirido, y con un precio de adquisición calculado en función del descuento y el origen-destino adquirido. Será válido durante 30 días naturales desde la fecha de inicio de vigencia.

4.º Un abono nominativo para jóvenes nacidos entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2011 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en





España, con descuento del 70 % calculado sobre la tarifa máxima admisible para el origen-destino que se haya adquirido, y con un precio de adquisición calculado en función del descuento y el origen-destino adquirido. Será válido durante 30 días naturales desde la fecha de inicio de vigencia.

b) Desde la fecha determinada por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible hasta el 31 de diciembre de 2026, para su uso en todos los origen-destino de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado, con las condiciones establecidas por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible:

1.º Un abono nominativo de tarifa única, con validez de 30 días desde la fecha de inicio de vigencia, con la tarifa que se establezca por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

2.º Un abono nominativo de tarifa única para jóvenes y niños nacidos entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2026 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez de 30 días desde la fecha de inicio de vigencia, con la tarifa que se establezca por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

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

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





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

1. En el primer semestre de 2026 la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril abonará, en concepto de anticipo a cuenta de las medidas de reducción del precio de los abonos y títulos multiviaje establecidas en el artículo 1, a cada uno de los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de competencia de la Administración General del Estado, sin perjuicio de la situación administrativa en la que se encuentre la concesión, la cantidad resultante de aplicar el 10% al total de los ingresos por venta de títulos correspondientes al ejercicio 2019, tal y como quedó acreditado en la presentación de las cuentas conforme a lo establecido por la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo, por la que se implantó un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general correspondientes a dicho ejercicio.

Este anticipo a cuenta podrá ser ampliado hasta el 15% del total de los ingresos por venta de títulos correspondientes al 2019, en función de la fecha y condiciones de implantación de los abonos recogidos en el artículo 1.

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

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

2. Se realizarán al menos dos liquidaciones. Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerá la metodología y las fechas de las liquidaciones a efectuar sobre los títulos de transporte objeto de las ayudas utilizadas, siempre que los servicios sigan prestándose en las mismas condiciones exigidas en el contrato. En el caso de que esta liquidación sea positiva, se le abonará al concesionario la diferencia.

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

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

En relación con los contratos de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera que se suscribieran en el año 2020 o siguientes, se aplicará lo dispuesto en los apartados anteriores, si bien el anticipo a cuenta se calculará aplicando el porcentaje del 10 % al valor anual estimado del contrato reflejado en el pliego de bases de la licitación, que podrá ser ampliado hasta el 15% en función de la fecha y condiciones de implantación de los abonos recogidos en el artículo 1.

4. Las ayudas previstas en este capítulo se financiarán con cargo al presupuesto de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 477 «Ayudas para reducción del precio de





títulos multiviaje y la mejora de los servicios en las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la AGE».

CAPÍTULO II

Disposiciones relativas a los títulos de transporte correspondientes a Renfe Viajeros SME, SA

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

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

2. Renfe Viajeros, SME, SA, creará desde el 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2026:

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

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

2.º Un abono mensual nominativo de tarifa única 20 euros, con validez de 1 mes desde la fecha de inicio de vigencia, que podrá ser utilizado para todas las zonas de cada núcleo. Este abono podrá ser utilizado en el resto de núcleos en las condiciones de validez y utilización que serán establecidas por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

3.º Un abono mensual nominativo de tarifa única 10 euros, para jóvenes nacidos entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2011 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez de 1 mes desde la fecha de inicio de vigencia que podrá ser utilizado para todas las zonas de cada núcleo. Este abono podrá ser utilizado en el resto de núcleos en las condiciones de validez y utilización que serán establecidas por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

4.º Un abono nominativo sin coste para niños nacidos entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2026 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez hasta el 31 de diciembre de 2026, y que podrá ser utilizado para todas las zonas de cada núcleo. Este abono podrá ser utilizado en el resto de núcleos, con las condiciones de validez y utilización que serán establecidas por





Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

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

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

3.º Un abono mensual nominativo para jóvenes nacidos entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2011 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con 50 % de descuento sobre el abono mensual establecido en el punto 2.º con validez de un mes desde la fecha de inicio de vigencia, y que podrá ser utilizado en todos los trenes de Media Distancia para el origen destino que se haya adquirido.

4.º Un abono nominativo para niños nacidos entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2026 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con un 100 % de descuento sobre el abono mensual establecido en el punto 2.º con validez hasta el 31 de diciembre de 2026, y que podrá ser utilizado en todos los trenes de Media Distancia para el origen destino que se haya adquirido.

3. Renfe Viajeros, SME, SA, creará desde la fecha que se establezca por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible hasta el 31 de diciembre de 2026, para su utilización indistinta en todos los trenes de Media Distancia, incluidos los de Media Distancia por ancho métrico y los de Media Distancia de Rodalies, y en los núcleos de Cercanías y Rodalies de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, incluyendo el servicio AVANT entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio AVANT entre el origen destino Madrid-Salamanca y el servicio AVANT de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones y en el servicio Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, excluido el origen destino Barcelona Tarragona:

a) Un abono nominativo de tarifa única, con validez de 30 días desde la fecha de inicio de vigencia, con la tarifa que se establezca por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

b) Un abono nominativo de tarifa única, para jóvenes y niños nacidos entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2026 con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez de 30 días desde la fecha de inicio de





vigencia, con la tarifa que se establezca por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

5. Desde el 1 de enero de 2026 hasta la fecha que se establezca por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios de AVANT, declarados como obligación de servicio público, excepto los servicios entre Ourense y A Coruña y el origen destino Madrid-Salamanca, así como los servicios de Media Distancia en la relación Murcia-Alicante prestados sobre la red de altas prestaciones, y el AVANT EXPRES Barcelona-Tortosa, que se regularán por lo recogido en los apartados 2.b) y 3 de este artículo, podrán beneficiarse de un descuento del 50 %. Este porcentaje de descuento podrá ser modificado mediante Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, indicando asimismo el periodo de aplicación de la medida. Quedan excluidos de la aplicación del presente apartado los títulos de ida y vuelta.

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

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

8. En relación con los servicios que Renfe Viajeros, SME, SA, presta en Cataluña y el País Vasco y que son de competencia autonómica, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2026, la Generalidad de Cataluña y el Gobierno del País Vasco deberán aceptar expresamente la aplicación de las condiciones previstas en este artículo para que puedan ser efectivas, mediante escrito remitido en el plazo de quince días desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, por parte del titular de la Consejería con competencias en materia de transporte, a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

9. En relación con los servicios regulares, no turísticos, que Renfe Viajeros, SME, SA, presta sobre la Red Ferroviaria de Interés General en virtud de convenios o contratos con las administraciones autonómicas, para su inclusión en la medida establecida en este artículo estas administraciones deberán aceptar expresamente la aplicación de las condiciones previstas en este artículo, mediante escrito remitido en el plazo de quince





días desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, por parte del titular de la Consejería con competencias en materia de transporte, a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

Artículo 4. *Liquidación a Renfe Viajeros, SME, SA.*

1. Se realizarán al menos dos liquidaciones. Además, podrá realizarse un anticipo por las cantidades devengadas y no abonadas. Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerán las fechas y la metodología de las liquidaciones, y en su caso el anticipo, a efectuar sobre los títulos de transporte objeto de las ayudas utilizadas. En el caso de que está liquidación sea positiva, se le abonará a Renfe Viajeros, SME, SA la diferencia.
2. Finalizado el periodo de vigencia de la medida, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril practicará a Renfe Viajeros, SME, SA, la liquidación definitiva de los títulos de transporte utilizados durante el periodo de vigencia de la medida. El resultado de la liquidación definitiva será abonado a Renfe Viajeros, SME, SA, en su caso, durante el ejercicio presupuestario siguiente a la finalización de la vigencia de la medida. En el caso de que la liquidación fuera negativa deberá reintegrarse la cantidad por parte de Renfe Viajeros, SME, SA en ese mismo periodo.
3. Las ayudas previstas en este capítulo se financiarán con cargo al presupuesto de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 445 «Ayudas para reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros S.M.E., S.A.».
4. Las subvenciones y ayudas contempladas en el presente capítulo no tendrán la consideración, a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de subvenciones vinculadas al precio de conformidad con lo establecido en el artículo 78.Dos.3º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no integrando por tanto la base imponible de operaciones gravadas al citado impuesto.

CAPÍTULO III

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

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

Mediante el presente capítulo se establece un sistema de ayudas directas en el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2026, para la concesión de apoyo financiero a las comunidades autónomas y entidades locales que presten servicio de transporte terrestre colectivo urbano o interurbano, así como a los entes locales supramunicipales que agrupen varios municipios, creados por normas de rango legal y que presten servicio de transporte público colectivo, que cumplan las condiciones a las que se hace referencia en el artículo 7.

Artículo 6. *Objeto de las ayudas.*





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

- a) Títulos multiviaje y abonos dirigidos a la población infantil y juvenil.
- b) Otros títulos multiviaje y abonos, excluidos el billete de ida y vuelta y los títulos turísticos de cualquier naturaleza similar.

Artículo 7. *Beneficiarios.*

1. Los beneficiarios del sistema de ayudas serán las comunidades autónomas y entidades locales, que presten servicios de transporte público colectivo urbano o interurbano, así como los entes locales supramunicipales que agrupen varios municipios, creados por normas de rango legal y que presten servicio de transporte público colectivo, con independencia de la modalidad de gestión del mismo, incluyendo ayuntamientos, diputaciones provinciales, diputaciones forales, consejos y cabildos insulares, así como mancomunidades, y comarcas, que hayan implantado desde el 1 de enero de 2026, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2026, los descuentos en sus títulos multiviaje y abonos de transporte a que se refiere el artículo 8.

En caso de que la implantación efectiva sea posterior al 1 de enero y no sobrepase el 1 de marzo de 2026, deberán habilitar, respecto a los días en que no hubiera estado implantada la medida, o bien un procedimiento de reintegro de la parte proporcional del precio con respecto a los días en que no hubiera estado implantada la medida, o bien la aplicación de un descuento adicional proporcional sobre el precio de los títulos ya bonificados.

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

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

a) En el caso de municipios de más de 50.000 habitantes y territorios insulares, a la pertinente acreditación, mediante declaración responsable, o bien de disponer de una zona de bajas emisiones activa en su territorio, o bien de implantarla y que se encuentre en funcionamiento durante 2026, de conformidad con la obligación legal establecida en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

b) En el caso de municipios de 20.000 a 50.000 habitantes, a la presentación de un certificado o informe acreditativo, emitido por los servicios técnicos competentes de la comunidad autónoma o del Ayuntamiento, que analice la calidad del aire en el último





periodo anual del que se disponga de datos, y determine que no se superan los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero. De no acreditarse esta condición, deberá presentarse la acreditación reflejada en la letra anterior.

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

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

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

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

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

a) Gratuidad en los abonos y títulos multiviaje infantiles:

La cuantía de la ayuda se determinará en los términos que se expresan en la disposición adicional primera. A estos efectos se considerará como población infantil los usuarios nacidos entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2026.

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

La cuantía de estas ayudas se corresponderá con la pérdida de ingresos correspondientes al descuento del 50% en los títulos multiviaje y abonos dirigidos a población joven, de los servicios de transporte terrestre competencia de las administraciones beneficiarias, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2026.

c) Descuento del 20% del importe de la tarifa en abonos y títulos multiviaje.





Estas se corresponderán con la pérdida de ingresos correspondientes al descuento del 20% en los títulos multiviaje y abonos de los servicios de transporte terrestre competencia de las administraciones beneficiarias, excluidos el billete de ida y vuelta y los títulos turísticos o de cualquier naturaleza similar y los indicados en los puntos a) y b) anteriores, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2026.

En todos los casos anteriores el precio del título de transporte que será financiado con las ayudas se considerará tomando como referencia el régimen tarifario que el beneficiario tuviese implantado a 30 de noviembre de 2025, excepto en la gratuidad infantil.

Artículo 9. Gestión de las ayudas.

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

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

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

2. Las solicitudes podrán presentarse hasta el 30 de abril de 2026, teniendo únicamente derecho al anticipo establecido en el artículo 12 aquellas que se presenten en los en los tres meses siguientes a la entrada en vigor de este real decreto-ley y que manifiesten expresamente su voluntad de percibirlo en el formulario de solicitud.

3. La solicitud irá acompañada de una declaración responsable de que el solicitante presta servicios de transporte público colectivo urbano o interurbano y del compromiso de la comunidad autónoma o entidad local solicitante, o de la entidad que tenga la competencia para ello, de implantación de una reducción del precio de los abonos y





títulos multiviaje en los términos establecidos en el artículo anterior de este real decreto-ley y de financiar con cargo a sus propios presupuestos la cuantía que resulte necesaria para compensar a las entidades y operadores de transporte por la aplicación de los descuentos a que se refiere el artículo 8, todo ello según el modelo que se pondrá a disposición a tal efecto en la Sede Electrónica. En dicha declaración responsable también se hará constar que el beneficiario se compromete, desde la recepción de la cuantía total de la subvención o del anticipo, a compensar en un plazo máximo de dos meses a las entidades u operadores de transporte que realicen los descuentos efectivos por la merma de ingresos y por los costes a los que se refiere el artículo 13, que haya supuesto la implantación de la medida. En caso de no proceder a dicho abono, se devengarán intereses de demora a favor de los operadores de transporte.

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

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

Artículo 10. *Procedimiento de concesión.*

1. La determinación del procedimiento y los criterios para fijar el importe de la ayuda a conceder a cada solicitante se realizará mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. La resolución podrá establecer factores correctores en función de la disponibilidad prevista de crédito para financiar la concesión.

Las ayudas se otorgarán mediante resolución de la persona titular de la Secretaría General de Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.





2. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por la Dirección General de Estrategias de Movilidad.
 3. El medio de publicación de todos los actos administrativos del procedimiento, surtiendo en todo caso los efectos de notificación, será la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
 4. Las concesiones de las ayudas se dictarán por orden de presentación de solicitudes, una vez realizada la instrucción correspondiente, hasta el agotamiento del crédito presupuestario asignado para esta convocatoria. A estos efectos, en el caso de solicitudes que tengan que ser objeto de subsanación, se considerará como momento de la presentación, aquel en el que ante el órgano instructor, tenga entrada la total subsanación de la solicitud. No obstante, esta condición no será de aplicación a los efectos de lo establecido en el apartado 2 del artículo 9, para lo que se seguirá contemplando la presentación inicial de la solicitud.
- Podrán dictarse resoluciones complementarias de concesión en el supuesto de eventuales aumentos sobrevenidos de crédito disponible, que posibiliten la concesión de ayudas respecto a solicitudes que hubieran resultado desestimadas inicialmente por agotamiento del crédito.
5. El órgano instructor, a la vista del expediente, formulará la propuesta de resolución provisional que contendrá la relación provisional de beneficiarios y la cuantía a percibir por cada uno de ellos. La resolución provisional se publicará en la Sede Electrónica, concediéndose un trámite de audiencia por plazo máximo de diez días hábiles, a contar desde el día siguiente a la publicación, para recepción de alegaciones.
 6. Las alegaciones y documentación presentadas serán examinadas por el órgano instructor, quien elevará una propuesta de resolución definitiva al órgano concedente. Dicha propuesta deberá expresar la relación de beneficiarios para los que se propone la concesión de la ayuda y su cuantía, así como las condiciones de concesión y aceptación de la ayuda. La propuesta irá acompañada de un informe del órgano instructor en el que conste que de la información que obra en su poder se desprende que los beneficiarios cumplen todos los requisitos necesarios para acceder a las ayudas.
 7. Recibida la propuesta y el informe del instructor, el órgano concedente dictará la resolución definitiva de concesión de las subvenciones, resolviendo de este modo el procedimiento. En la medida en que se vayan resolviendo las solicitudes podrán emitirse resoluciones parciales de concesión.
 8. La resolución de concesión se notificará a los interesados en el plazo de diez días hábiles a partir de la fecha en que haya sido dictada, sin perjuicio de la remisión de la información correspondiente a la Base de Datos Nacional de Subvenciones. El plazo máximo en el que se notificará la resolución expresa de la convocatoria será de seis





meses, contado desde el día siguiente a la fecha final del plazo de presentación de solicitudes.

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

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

11. La Dirección General de Estrategias de Movilidad elaborará un plan de actuación para comprobar la realización por los beneficiarios de las actividades subvencionadas, el cumplimiento de los requisitos establecidos para alcanzar la condición de beneficiario, y las obligaciones asumidas por los beneficiarios de acuerdo con la convocatoria realizada por este real decreto-ley, las resoluciones que se dicten de acuerdo con la facultad de desarrollo prevista en la disposición final segunda, así como en la resolución de concesión. El plan deberá recoger, en todo caso, los controles y comprobaciones mínimos reflejados en el artículo 16 de este real decreto-ley.

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

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

Las comunidades autónomas y entidades locales competentes deberán financiar, con cargo a sus propios presupuestos, la cuantía que resulte necesaria para cubrir, una vez aplicada la ayuda estatal, las pérdidas de ingresos en los porcentajes y por los períodos establecidos en el artículo 8, más los costes de implementación y financieros a que se refiere el artículo 13.

Artículo 12. Liquidación y pago de las ayudas.

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

a) Un primer pago anticipado. Mediante resolución del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se determinará el método de cálculo del citado pago anticipado, que en ningún caso podrá ser superior, para cada beneficiario, al importe de la anualidad concedida, ni globalmente al crédito presupuestado que para estas ayudas se disponga en la anualidad de 2026.

b) Un pago final de liquidación con cargo al presupuesto consignado en la anualidad 2027, tras la presentación de la correspondiente cuenta justificativa.





2. El pago final de liquidación queda condicionado a la previa verificación por el órgano competente de la documentación justificativa acreditativa de la ejecución de la totalidad de la actividad y de la pérdida de ingresos asumida. En ningún caso el importe a abonar podrá superar acumuladamente el importe máximo concedido.

3. Las entidades beneficiarias presentarán entre el 1 de febrero y el 30 de abril de 2027 la justificación y liquidación referidas a los títulos de transporte emitidos en el período comprendido entre enero y diciembre de 2026. La justificación incluirá la acreditación del cumplimiento de los compromisos asumidos por el beneficiario en su solicitud, en la forma que se determine por el órgano concedente.

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

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

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

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

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

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

La acreditación de veracidad de las liquidaciones presentadas por los beneficiarios podrá efectuarse por cualquier medio admisible en derecho, todo ello sin perjuicio de los controles previstos en el artículo 16.

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

Artículo 13. Afectación de los recursos.

1. Los importes que perciban las comunidades autónomas y las entidades locales con cargo a los créditos presupuestarios que se autorizan deberán destinarse





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

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

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

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

Artículo 14. Compatibilidad de las medidas de apoyo.

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

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





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

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

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

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

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

Artículo 16. *Control.*

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

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

a) Solicitar a los beneficiarios una acreditación acerca del cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 7 del presente real decreto-ley.

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





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

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

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

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

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

c) Se procederá al reintegro total en el supuesto de no remitir la acreditación acerca del cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 7 del presente real decreto-ley o las auditorías o certificados de la intervención de la entidad local o autonómica correspondiente, según el tipo de beneficiario, recogidos en el apartado 2. anterior, en el plazo de un año desde la solicitud oficial del mismo por parte de la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

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

Artículo 17. Aspectos financieros.

1. Las ayudas previstas en este capítulo se financiarán con cargo al presupuesto de la sección 17 "Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible", servicio 41 "Dirección General de Estrategias de Movilidad", programa 441M "Subvenciones y Apoyo al





Transporte Terrestre", uno en el concepto 450 "A Comunidades Autónomas para cofinanciar servicios de transporte colectivo", y otro en el concepto 466 "A Corporaciones Locales para cofinanciar servicios de transporte colectivo".

2. En caso de que sea necesario elevar la cuantía aprobada en cualquiera de las aplicaciones presupuestarias previstas para financiar estas ayudas a la vista de las solicitudes presentadas, y al mismo tiempo existiera un saldo sobrante en la otra aplicación, se podrán reajustar las cuantías de las aplicaciones presupuestarias entre sí mediante la correspondiente transferencia de crédito.

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

CAPÍTULO IV

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

Artículo 18. Objeto y entidades beneficiarias.

1. A través de estas disposiciones se procede a articular, en reconocimiento del hecho insular, las ayudas para el establecimiento del descuento del 100% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias e Illes Balears para el año 2026, previsto en la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.

2. La participación de las entidades beneficiarias indicadas en el apartado anterior en el régimen de ayudas de este capítulo estará condicionada a la implantación de un sistema de tarifas para títulos multiviaje y abonos, excluido el billete de ida y vuelta y los títulos turísticos o de cualquier naturaleza similar, de los servicios de transporte terrestre de su competencia que participen en el programa de ayudas.

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

Artículo 19. Procedimiento de concesión.

1. Para la concesión de cada ayuda, en el plazo de 2 meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, la comunidad autónoma beneficiaria deberá presentar en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, un certificado





firmado por el Consejero con competencias en transporte, que acredite que desde el 1 de enero de 2026 y hasta la fecha de firma del certificado se ha implantado la gratuidad en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas; y que existe el compromiso de mantener la medida hasta el 31 de diciembre de 2026.

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

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

b) Compromiso de financiar con cargo a sus propios presupuestos la cuantía que resulte necesaria para compensar a las entidades y operadores de transporte por la aplicación del descuento, los costes de implementación de la medida y los costes financieros en que puedan haber incurrido. El compromiso hará constar que el beneficiario se compromete, desde la recepción de la cuantía total de la subvención o anticipo, a compensar en un plazo máximo de dos meses a las entidades u operadores de transporte que realicen los descuentos efectivos por la merma de ingresos que haya supuesto la implantación de la medida.

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

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

4. Las solicitudes se presentarán por medios electrónicos, a través de la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de conformidad con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el plazo máximo de 2 meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley.

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

Finalizado el plazo de presentación de solicitudes, en el caso de aquellas en las que se detecten defectos u omisiones subsanables o que se requiera información complementaria, se requerirá al solicitante para que, en un plazo máximo de 10 días hábiles subsane las faltas o acompañe los documentos necesarios, indicándole que si no lo hiciese se le tendrá por desistido de su solicitud, previa resolución dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de conformidad con su artículo 68.1.





5. El órgano instructor realizará un análisis de elegibilidad de las propuestas presentadas y, a la vista del expediente, una vez realizadas las comprobaciones de cumplimiento de los requisitos exigidos, emitirá una propuesta de resolución provisional motivada para cada uno de los beneficiarios en la que se propondrá la concesión o denegación de la ayuda y, en su caso, la cuantía de la misma, que será notificada a los interesados; asimismo, la propuesta concederá un plazo de 10 días hábiles a contar desde la notificación para que los interesados formulen alegaciones, si lo estiman oportuno. Durante el plazo de alegaciones se podrá solicitar el desestimiento de la solicitud de ayuda.

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

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

6. El plazo máximo de resolución y notificación de la concesión de la ayuda será de 6 meses a contar desde el día siguiente a la finalización del plazo de presentación de solicitudes. Transcurrido el citado plazo máximo para resolver sin haberse notificado resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud por silencio administrativo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

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

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

Artículo 20. Cuantía y financiación de la ayuda.

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

- a) 40.950.000 € en 2026.
- b) 22.050.000 € en 2027.

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

- a) 78.000.000 € en 2026.
- b) 42.000.000 € en 2027.

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





4. Los beneficiarios deberán justificar el cumplimiento de la finalidad para la que se concedió la ayuda y de la aplicación de los fondos percibidos ante el órgano concedente o designado a tal fin. Para ello, los beneficiarios tendrán de plazo hasta el 30 de septiembre de 2027 para presentar las cuentas justificativas referidas a los títulos de transporte emitidos en el período comprendido entre enero y diciembre de 2026, con el desglose requerido y la documentación especificada en la resolución de concesión. Recibida la citada documentación, la Dirección General de Estrategias de Movilidad practicará las correspondientes liquidaciones de gasto sobre los títulos de transporte objeto de las ayudas emitidas en el citado periodo y procederá a incoar y tramitar los reintegros que procedan, en su caso.

La acreditación de veracidad de las liquidaciones presentadas por los beneficiarios podrá efectuarse por cualquier medio admisible en derecho, todo ello sin perjuicio de los controles previstos en el artículo 21 de este real decreto-ley.

5. Las ayudas previstas en este capítulo se financiarán con cargo al presupuesto de la sección 17 "Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible", servicio 41 "Dirección General de Estrategias de Movilidad", programa 441M "Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre", en el subconcepto 453.01 "A la Comunidad Autónoma de Canarias para el establecimiento de un descuento del 100 % a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias", y en el subconcepto 453.02 "A la Comunidad Autónoma de Illes Balears para el establecimiento de un descuento del 100 % a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Illes Balears.

Artículo 21. Control financiero.

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

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

- a) La adecuada y correcta justificación de la ayuda.
 - b) La realidad y la regularidad de las operaciones que, de acuerdo con la justificación presentada por beneficiarios y entidades colaboradoras, han sido financiadas con la subvención.
 - c) La adecuada y correcta financiación de las actividades subvencionadas.
2. La Dirección General de Estrategias de Movilidad elaborará un plan de actuación para comprobar la realización por los beneficiarios de las actividades subvencionadas,





el cumplimiento de los requisitos establecidos por la presente disposición para alcanzar la condición de beneficiario, y las obligaciones asumidas por los beneficiarios.

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

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

a) El incumplimiento de los requisitos recogidos en los apartados 2 y 3 del artículo 18 dará lugar al reintegro íntegro de las cantías percibidas.

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

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

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

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

Artículo 22. *Información, comunicación y visibilidad. Publicidad.*

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

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

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





CAPÍTULO V

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

Artículo 23. *Medidas de promoción del uso del transporte público ferroviario de Cercanías en los núcleos de Asturias y Cantabria.*

1. Renfe Viajeros, S.M.E, S.A., creará un título multiviaje para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías de Asturias y Cantabria de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia para cada cuatrimestre natural de 2026. Será gratuito para los usuarios recurrentes, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, tal y como se indica en el apartado 2 del presente artículo.

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

3. Las ayudas previstas en este artículo se financiarán con cargo al presupuesto de la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 444 «RENFE Viajeros, S.M.E., S.A. para descuentos en Cercanías de Asturias y Cantabria», en el subconcepto 444.01 «Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para el establecimiento de un descuento del 100% a los viajeros recurrentes en la red de cercanías del Principado de Asturias» y en el subconcepto 444.02 «Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. para el establecimiento de un descuento del 100% a los viajeros recurrentes en la red de cercanías de la Comunidad Autónoma de Cantabria».

En el segundo semestre de 2026 la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril realizará la liquidación a cuenta de las medidas de gratuitidad en los núcleos de Asturias y Cantabria implementadas durante el primer semestre de 2026, de acuerdo con lo que se establezca por Resolución del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Además, podrá realizarse un anticipo por las cantidades devengadas y no abonadas. Finalizada la aplicación de la medida y agotado el plazo para la solicitud de devolución de las fianzas abonadas, durante 2027, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril realizará las liquidaciones definitivas que recojan la disminución de ingresos de RENFE Viajeros SME S.A. por la aplicación de la gratuitidad en los núcleos de Asturias y Cantabria en todo el año 2026, en las condiciones definidas por Resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. La cantidad obtenida en concepto de liquidación definitiva se comparará con los importes ya abonados a RENFE Viajeros





SME, S.A. en concepto de liquidación provisional, abonándose la diferencia, en su caso, y reintegrando RENFE Viajeros SME, S.A. al Tesoro la cantidad que se hubiera abonado en exceso, en caso contrario.

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

Capítulo VI **Régimen jurídico**

Artículo 24. *Régimen jurídico de las ayudas.*

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

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

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

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

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

2. La liquidación del importe de la ayuda destinada a la aplicación de la gratuidad infantil del transporte se establece en función del ingreso medio de los abonos y títulos multiviaje ordinarios obtenido, y sin aplicación de bonificación, durante el segundo semestre de 2025. A efectos del cálculo del ingreso medio se tendrán en cuenta los siguientes casos:

a) La entidad solicitante disponía el 30 de noviembre de 2025 de títulos infantiles con tarifa aprobada ordinaria no gratuita. En ese caso se considerarán directamente las tarifas ordinarias de comercialización de los títulos.

b) La entidad solicitante disponía de títulos gratuitos para los usuarios infantiles en determinados rangos de edad el 30 de noviembre de 2025. No se diferenciará en el





tipo de título existente (abono o título multiviaje) siempre que hubiera al menos uno gratuito. En ese caso, para determinar el precio habitual aplicable al título:

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

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

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

c) La entidad no disponía de títulos infantiles a 30 de noviembre de 2025, y se han creado específicamente para esta convocatoria. En ese caso, como precio habitual se tendrá en cuenta la tarifa ordinaria sin descuento existente, durante el segundo semestre de 2025, del título de la misma tipología que el creado (abono o título multiviaje) que fuera más favorable económico para su empleo por los usuarios infantiles de cada rango de edad considerado.

Disposición adicional segunda. *Información.*

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

2. Las comunidades autónomas y entidades locales que sean beneficiarias de las ayudas recogidas en el presente real decreto-ley deberán enviar información para poder valorar el efecto que ha tenido la implantación de la gratuidad en el número de usuarios infantiles del transporte público, en los términos que se exprese por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En caso de incumplimiento se podrá prever la minoración de la ayuda, de acuerdo con lo previsto en el punto 4 del artículo 16.





Disposición adicional tercera. *Notificaciones*.

El medio de publicación de las resoluciones de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible y todos los actos administrativos de los procedimientos establecido en este real decreto-ley, surtiendo en todo caso los efectos de notificación, será la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Disposición final primera. *Títulos competenciales*.

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

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

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo*.

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

Disposición final tercera. *Entrada en vigor*.

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

EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Óscar Puente Santiago



REAL DECRETO-LEY DE MEDIDAS DE PROMOCIÓN DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO MEDIANTE LA BONIFICACIÓN DE ABONOS Y TÍTULOS MULTIVIAJE

Memoria abreviada del Análisis de Impacto Normativo

RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/ Órgano proponente	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.	Fecha	22 de diciembre de 2025
Título de la norma	Real Decreto-ley de medidas de promoción del uso del transporte público mediante la bonificación de abonos y títulos multiviaje.		
Tipo de Memoria	Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Motivación	<p>Tras el éxito de las ayudas al transporte público instauradas en 2022 y mantenidas durante los ejercicios siguientes, se pretende volver a establecerlas en el año 2026, contribuyendo a la definitiva recuperación de los sectores afectados tras las perturbaciones económicas iniciadas en 2020.</p> <p>Además, se procede a dar un paso adelante en las políticas de fomento del transporte público, mediante la creación de dos nuevos abonos, tanto por parte de los concesionarios de autobús de competencia de la Administración General del Estado, como por parte de Renfe Viajeros SME,SA, para su uso en todos los servicios de autobús estatales, trenes de Media Distancia, y en los núcleos de Cercanías y Rodalies, incluyendo algunos servicios AVANT:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un abono nominativo de tarifa única, con validez de 30 días desde la fecha de inicio de vigencia. • Un abono nominativo de tarifa única, para jóvenes y niños con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez de 30 días desde la fecha de inicio de vigencia. 		
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> ✓ El objetivo principal reside en continuar la transición hacia un modelo de transporte más sostenible, eficiente y energéticamente neutro, que ayude a la descarbonización de nuestra economía, reduzca nuestra dependencia energética y nuestra huella de carbono, de forma que se alcancen los 		

	<p>objetivos marcados en el Plan Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en materia de trasvase modal y descarbonización.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Adoptar medidas urgentes para mantener el impulso a la demanda de transporte, y reforzar la viabilidad de este medio de transporte esencial en España. ✓ Dar cumplimiento al Acuerdo entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes de Asturias y Cantabria, de 20 de febrero de 2023.
Análisis de alternativas	<p>En lo relativo a las ayudas al transporte, las alternativas son tramitar una ley ordinaria o real decreto de concesión directa de subvenciones.</p> <p>En lo referente a la implantación del AU con la configuración que se otorga al sistema, la alternativa es tramitar una ley ordinaria.</p>
Plan Anual Normativo	Debido a la naturaleza del real decreto-ley, que atiende a una situación de extraordinaria y urgente.
CONTENIDO	
Estructura de la norma	La norma consta de una parte expositiva y de una parte dispositiva estructurada en seis capítulos, 24 artículos, tres disposiciones adicionales y tres disposiciones finales.
ANÁLISIS JURÍDICO	
Fundamento jurídico y rango normativo	Su rango normativo es de real decreto-ley.
Justificación de la entrada en vigor	Para asegurar la plena efectividad de las medidas previstas en la norma, su entrada en vigor debe ser al día siguiente de su publicación oficial, sin perjuicio de los plazos de implementación de las diferentes ayudas.
ADECUACIÓN AL ORDEN CONSTITUCIONAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS	
<p>Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a y 21^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.</p>	
DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	
Consulta pública	<p>Sí <input type="checkbox"/></p> <p>No <input checked="" type="checkbox"/></p>

Audiencia e información públicas	Sí <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>
Tramitación urgente	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
Informes evacuados	Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 26.9 y 11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre	

ANALISIS DE IMPACTOS

Impacto económico	Efectos sobre la economía	La norma tiene un impacto positivo, contribuyendo a la mejora del servicio público de transporte de viajeros.
Impacto sobre la competencia	En relación con la competencia y la unidad de mercado.	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
Impacto presupuestario	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso. <input type="checkbox"/> Implica disminución del gasto.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas <input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.

		<input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
Impacto de género	La norma tiene un impacto	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
Otros impactos considerados	Impacto en la infancia y la adolescencia.	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
	Impacto en la familia.	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
	Otros posibles impactos en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	
	Impacto por razón de cambio climático.	Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
EVALUACIÓN EX POST		
Dada la naturaleza y contenido de la norma proyectada, una vez valorado lo dispuesto en el artículo 28.1 de la Ley del Gobierno y en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, se considera que la disposición no debe ser sometida a evaluación por sus resultados.		

I. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.

Se presenta una memoria abreviada, que viene justificada, de conformidad con lo establecido en el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno (en adelante, Ley 50/1997, de 27 de noviembre), y en el artículo 3.1 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (en adelante, Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre), por tratarse de un real decreto-ley.

II. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

II.1. Motivación.

La motivación fundamental deriva por un lado de la circunstancia de que las ayudas al transporte establecidas en el Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad, finalizan el 31 de diciembre de 2025, sin que esté prevista su prórroga en el citado Real Decreto-ley.

El citado real decreto-ley prolongaba la aplicación de los descuentos previsto en el Real Decreto-ley 9/2024, de 23 de diciembre durante el primer semestre de 2025, se concretaban medidas de fomento de la movilidad activa a través de ayudas al uso de la bicicleta y establecía un nuevo paquete de medidas de promoción del transporte público durante el segundo semestre de 2025, sin solución de continuidad. Con este real decreto, se da continuidad a las medidas establecidas para el segundo semestre de 2025, incluyendo además un nuevo sistema de ayudas que potencie la intermodalidad en el transporte mediante un abono de tarifa única que permita utilizar los distintos modos de transporte público.

Asimismo, se da cumplimiento al Acuerdo entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes de Asturias y Cantabria, de 20 de febrero de 2023, que establecía una serie de obligaciones entre las partes firmantes, entre la que se incluye “Extender la aportación económica actual para la gratuidad de las cercanías ferroviarias en Asturias y Cantabria más allá del 31 de diciembre de 2023 y hasta la entrega de las unidades de trenes pendientes en el contrato en curso”.

Por otro lado, se contempla la creación de dos nuevos abonos, tanto por parte de los concesionarios de autobús de competencia de la Administración General del Estado, como por parte de Renfe Viajeros SME,SA, para su uso en todos los servicios de autobús estatales, trenes de Media Distancia, y en los núcleos de Cercanías y Rodalies, incluyendo algunos servicios AVANT:

- Un abono nominativo de tarifa única, con validez de 30 días desde la fecha de inicio de vigencia.
- Un abono nominativo de tarifa única, para jóvenes y niños con nacionalidad española o extranjera con residencia legal en España, con validez de 30 días desde la fecha de inicio de vigencia.

Ambos abonos podrán usarse indistintamente en todos los servicios de los citados operadores, impulsando con ello la intermodalidad y fomentando el uso del transporte

público. Se crea así, por tanto, un abono único para su uso en todos los servicios de titularidad estatal, incluyendo, los servicios ferroviarios sometidos a obligaciones de servicio público de competencia de País Vasco y Catalunya y los servicios regulares, no turísticos, que Renfe Viajeros, SME, SA, presta sobre la Red Ferroviaria de Interés General en virtud de convenios o contratos con las administraciones autonómicas, si las correspondientes comunidades autónomas dan su conformidad. Asimismo, se recoge también la posibilidad de que estos abonos puedan usarse también en los servicios de titularidad autonómica o municipal que puedan adherirse a los programas de promoción del transporte público del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

II.2. Justificación de la extraordinaria y urgente necesidad.

Las medidas contempladas en esta norma gozan de los requisitos de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española como presupuestos habilitantes para la aprobación de un real decreto-ley.

El artículo 86 de la Constitución Española habilita al Gobierno a aprobar reales decretos-leyes «en caso de urgente y extraordinaria necesidad», siempre que no afecten al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título I de la Constitución, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general.

El Tribunal Constitucional ha declarado que esa situación de extraordinaria y urgente necesidad puede deducirse «*de una pluralidad de elementos*», entre ellos, *los que quedan reflejados en la exposición de motivos de la norma*» (STC 6/1983, de 4 de febrero). Por su parte, entre la situación de extraordinaria y urgente necesidad que habilita el empleo del real decreto-ley y las medidas contenidas en él debe existir una «*relación directa o de congruencia*», que en el caso de una catástrofe natural como la descrita es sobradamente notoria.

Del mismo modo, la extraordinaria y urgente necesidad de aprobar este real decreto-ley se inscribe en el juicio político o de oportunidad que corresponde al Gobierno (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 142/2014, de 11 de septiembre, FJ 3) y esta decisión, sin duda, supone una ordenación de prioridades políticas de actuación (STC, de 30 de enero de 2019), centradas en el cumplimiento de la seguridad jurídica y la salud pública. Los motivos de oportunidad que acaban de exponerse demuestran que, en ningún caso, el presente real decreto-ley constituye un supuesto de uso abusivo o arbitrario de este instrumento constitucional (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8; 237/2012, de 13 de diciembre, FJ 4; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 5). Al contrario, todas las razones expuestas justifican amplia y razonadamente la adopción de la presente norma (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 5; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3).

En suma, el uso de la figura del real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal

como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional (SSTC 6/1983, de 4 de febrero, FJ 5; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, 137/2003, de 3 de julio, FJ 3 y 189/2005, de 7 julio, FJ 3), subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Para la concurrencia del presupuesto de la extraordinaria y urgente necesidad, la jurisprudencia del Alto Tribunal exige, por un lado, *«la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno para su aprobación»*, es decir, lo que ha venido a denominarse la situación de urgencia; y, por otro, *«la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella»* (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4, 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

Ambas circunstancias son la razón evidente que justifica que se implementen las medidas que se concretan en el real decreto-ley.

La extraordinaria y urgente necesidad de las medidas recogidas en los capítulos I, II, III, IV y V, deriva de la necesidad de prolongar la aplicación de los descuentos, para mantener la reducción del precio que los usuarios pagan por los servicios de transporte, de forma que se garantice la movilidad cotidiana de nuestros ciudadanos en una situación extraordinaria, derivada del gran incremento sostenido en el coste de vida debido a la inflación y el marco geopolítico internacional.

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

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

Adicionalmente, estas medidas se han mostrado de gran éxito en la consolidación del uso del transporte público, especialmente en aquellos colectivos donde el precio es un factor determinante, así como en el incremento de la demanda de los servicios. Por esta razón, es necesario mantener esta tendencia a través de la implantación de los sistemas de ayudas previstos en este real decreto-ley durante 2026. La no adopción de todas estas medidas

provocaría serias dificultades en la consecución de los objetivos de descarbonización, reduciendo la capacidad de mitigación ante los actuales efectos del cambio climático.

II.3. Objetivos.

El objetivo principal reside en continuar la transición hacia un modelo de transporte más sostenible, eficiente y energéticamente neutro, que ayude a la descarbonización de nuestra economía, reduzca nuestra dependencia energética y nuestra huella de carbono, de forma que se alcancen los objetivos marcados en el Plan Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en materia de trasvase modal y descarbonización. De esta forma, se da continuidad al sistema de ayudas en materia de transporte regular de competencia estatal por carretera y de los servicios declarados de obligación de servicio público que presta Renfe Viajeros S.M.E., S.A. y se establecen nuevas medidas orientadas a facilitar el uso del transporte público a los ciudadanos, con el objetivo de lograr un cambio modal en la movilidad hacia otros modos de transporte más eficientes y sostenibles.

Por otra parte, se pretenden adoptar medidas urgentes para mantener el impulso a la demanda de transporte, y reforzar la viabilidad de este medio de transporte esencial en España, entre ellas y de manera significativa, mediante la implantación de nuevos abonos que podrán usarse, indistintamente, entre los concesionarios de autobús de competencia de la Administración General del Estado, como por parte de Renfe Viajeros SME,SA, para su uso en todos los servicios de autobús estatales, trenes de Media Distancia, y en los núcleos de Cercanías y Rodalies, incluyendo algunos servicios AVANT. Se recoge, también, la posibilidad de que estos abonos puedan usarse también en los servicios de titularidad autonómica o municipal que puedan adherirse a los programas de promoción del transporte público del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Asimismo, se da cumplimiento al Acuerdo entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes de Asturias y Cantabria, de 20 de febrero de 2023.

Mediante todas las medidas previstas en este real decreto-ley, se busca un objetivo adicional: que los sectores del transporte, el turismo y el sector cultural, esenciales para el funcionamiento general de la economía de nuestro país recuperen definitivamente los niveles de funcionamiento previos al primer trimestre de 2020.

II.4. Análisis de alternativas.

Se han considerado varias alternativas:

- a) Tramitación de una ley ordinaria. Esta alternativa se plantea para las ayudas directas al transporte colectivo urbano e interurbano competencia de las CCA y EELL. Se ha desechado esta opción dados los tiempos de tramitación que requiere la misma.
- b) Tramitación de un real decreto de concesión directa de subvenciones. Esta opción, se basaría en el art. 22.2 c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones (LGS) y 67 de su Reglamento, que establecen:

- Subvenciones en que se acrediten razones de interés público, social, económico o humanitario, u otras debidamente justificadas que dificulten su convocatoria pública.
- Se regulan mediante Real Decreto (RD) que establecerá las normas especiales reguladoras de las subvenciones.

En este sentido, teniendo en cuenta el plazo general de informes de 10 días (salvo que se declare la tramitación por urgencia); así como los plazos de solicitud de subvenciones y subsanación, sería imposible que las ayudas estuvieran otorgadas antes del 1 de enero de 2026, sin perjuicio de otros condicionantes derivados de la ley general de subvenciones.

- c) Establecimiento de una obligación de servicio público a través de una norma general de acuerdo con la posibilidad recogida en el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. En este sentido, el análisis jurídico concluye que sería necesaria una norma con rango de ley, no siendo posible el establecimiento por otra norma de carácter reglamentario.
- d) No adopción de decisión alguna: se ha descartado esta opción, ya que los resultados ampliamente contrastados de estas medidas en años anteriores demuestran su eficacia a la hora de abordar las cuestiones a resolver y objetivos a cumplir.

II.5. Adecuación a los principios de buena regulación

Este real decreto-ley responde a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones públicas, a saber: principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

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

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

Por lo que respecta a la eficacia, ésta queda contrastada por el éxito obtenido en los programas de ayudas establecidos entre 2022 y 2025. El real decreto-ley es el instrumento

más inmediato para garantizar la consecución de los citados principios. Mediante esta forma jurídica se agilizan los trámites respecto al resto de vehículos normativos posibles: la tramitación de una ley ordinaria o de un real decreto de concesión directa de subvenciones requerirían unos tiempos de tramitación incompatibles con la puesta en funcionamiento de las medidas el 1 de enero de 2026, lo que impediría darle continuidad a los abonos y títulos multiviaje bonificados actualmente.

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

A su vez, la norma respeta el principio de seguridad jurídica, toda vez que resulta coherente con el vigente ordenamiento jurídico y establece de manera clara las condiciones de las obligaciones de servicio público y los mecanismos de compensación y liquidación a las empresas que prestan el servicio de transporte. Así, si bien la norma establece que las subvenciones recogidas en la misma están exentas del cumplimiento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, establece que, en todo caso, las normas reguladoras de las ayudas respetarán los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos destinados a tal fin.

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

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

Por último, en relación con el principio de eficiencia, en este real decreto-ley se ha procurado que la norma genere las menores cargas administrativas para los ciudadanos. Asimismo, la norma contribuye a la racionalización de la gestión de los recursos públicos, como principio de buena regulación, al haberse establecido las bonificaciones necesarias para conseguir el fin que se persigue con la misma. De esta manera, se ha optado por dar continuidad a las medidas establecidas para el segundo semestre de 2025, que ya suponían una racionalización de las ayudas establecidas en las anualidades anteriores y que se han demostrado exitosas para los fines perseguidos.

II.6. Plan Anual Normativo.

Dada la naturaleza de la figura del real decreto-ley, como instrumento cuya utilización se limita a situaciones de extraordinaria y urgente necesidad, no es posible su inclusión y previsión ex ante en el instrumento del Plan Anual Normativo.

Esta previsión se recoge en la MAIN de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, a cuyo tenor “Asimismo, cuando se eleve para su aprobación por el órgano competente una propuesta normativa que no figurase en el Plan Anual Normativo, regulado en el artículo 25 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, será necesario justificar este hecho en la memoria”.

Las situaciones de necesidad abordadas y desarrolladas en el apartado “IV.1. Fundamento jurídico y rango normativo.” que derivan en la elaboración y aprobación de un real decreto-ley, justifican el sometimiento de la norma a la decisión del Consejo de Ministros, a pesar de no estar incluida en el Plan Anual Normativo.

III. CONTENIDO.

El real decreto-ley se estructura en una parte expositiva y una parte dispositiva, conformada por seis capítulos, veinticuatro artículos, tres disposiciones adicionales y tres disposiciones finales.

El capítulo I recoge disposiciones relativas a los concesionarios de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado. Estas ayudas pretenden, por un lado, dar continuidad a las ayudas establecidas para el segundo semestre de 2025 en el Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, con la intención de que, a lo largo del año 2026 pueda establecerse un nuevo sistema de ayudas adicional, basado en la creación de un abono nominativo de tarifa única, que pueda ser utilizado en todos los origen-destino de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado, con las condiciones que se establezcan.

En el capítulo II, recoge las disposiciones relativas a Renfe Viajeros SME SA. Al igual que en el caso anterior, estas ayudas dan continuidad a las ayudas establecidas para el segundo semestre de 2025 en el Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, con la intención de que, a lo largo del año 2026 pueda establecerse un nuevo sistema de ayudas adicional, basado en la creación de un abono nominativo de tarifa única, que pueda ser utilizado en todos los trenes de Media Distancia, incluidos los de Media Distancia por ancho métrico y los de Media Distancia de Rodalies, y en los núcleos de Cercanías y Rodalies de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, declarados como obligación de servicio público por las administraciones competentes, incluyendo el servicio AVANT entre Ourense y A Coruña que se presta sobre la red de ancho convencional, el servicio AVANT entre el origen destino Madrid-Salamanca y el servicio de media distancia entre Alicante y Murcia prestado sobre la red de altas prestaciones y en el servicio Avant Exprés de Barcelona a Tortosa, excluido el origen destino Barcelona Tarragona.

El capítulo III, se regulan las ayudas directas al transporte colectivo urbano e interurbano, competencia de las comunidades autónomas y de las entidades locales.

El capítulo IV supone un desarrollo de lo ya previsto en la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley de Movilidad Sostenible, en lo relativo al establecimiento de un descuento del 100% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje de transporte público colectivo terrestre en las islas Canarias e Illes Balears.

En el capítulo V se concretan disposiciones referentes al uso de transporte público ferroviario de cercanías en los núcleos de Asturias y Cantabria mediante la creación de un título multiviaje para los servicios de cada uno de los núcleos de Cercanías de Asturias y Cantabria de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia para cada cuatrimestre natural de 2026. Será gratuito para los usuarios recurrentes, de conformidad con el Acuerdo entre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Presidentes de Asturias y Cantabria, de 20 de febrero de 2023.

Por último, el capítulo VI determina el régimen jurídico de las ayudas, de forma que a éstas no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ni será de aplicación ningún otro requisito establecido en otras leyes para la obtención de subvenciones.

No obstante, se determina que en lo no previsto en el real decreto-ley, se aplicará de manera supletoria el Título IV Infracciones y sanciones administrativas en materia de subvenciones y, para la gestión de los reintegros por incumplimientos, el procedimiento recogido en el Capítulo II del Título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Mediante la disposición adicional primera se concreta el sistema de cálculo de pérdida de ingresos por implantación de la gratuidad infantil prevista en el artículo 8 a) del este real decreto-ley.

Por su parte las disposiciones adicionales segunda y tercera regulan aspectos relativos a la información que se deriva de la gestión de las ayudas, así como de la práctica de las notificaciones en los correspondientes procedimientos.

La disposición final primera contempla los títulos competenciales de la Constitución Española que ampara al Estado para aprobar las distintas medidas recogidas en este real decreto-ley.

Mediante la disposición final segunda, se otorgan a la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, las facultades para dictar cuantas resoluciones resulten necesaria para la aplicación y lo ejecución del real decreto-ley.

Finalmente, la disposición final tercera, concreta la entrada en vigor de la norma el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

IV. ANÁLISIS JURÍDICO.

IV.1. Fundamento jurídico y rango normativo.

El artículo 86 de la Constitución permite al Gobierno dictar decretos-leyes «en caso de extraordinaria y urgente necesidad», siempre que no afecten al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución, al régimen de las Comunidades Autónomas, ni al Derecho electoral general.

La extraordinaria y urgente necesidad de las medidas recogidas en los capítulos I, II, III y IV, deriva de la necesidad de prolongar la aplicación de los descuentos, para mantener la reducción del precio que los usuarios pagan por los servicios de transporte, de forma que se garantice la movilidad cotidiana de nuestros ciudadanos en una situación extraordinaria, derivada del gran incremento sostenido en el coste de vida debido a la inflación y el marco geopolítico internacional. Este mismo contexto ampara las medidas recogidas en el capítulo V, al establecer la gratuidad de los servicios que Renfe Viajeros S.M.E. presta en Cantabria y Asturias, lo que impulsará el uso del transporte ferroviario en ambas comunidades autónomas.

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

Del mismo modo, las ayudas destinadas a EELL y CCAA establecidas en el segundo semestre de 2025 mediante el Real Decreto-Ley 1/2025, de 28 de enero, han sido imprescindibles para garantizar el acceso a la movilidad urbana y metropolitana de los ciudadanos, al permitir rebajar el precio de los abonos y títulos multiviaje establecidos por dichas administraciones. Asimismo, se prorroga la gratuidad infantil, con el objetivo de fomentar el uso del transporte público por parte de los niños, de manera que se familiaricen también con su uso y se fomente de este modo la cultura por la movilidad sostenible. Estas medidas han tenido un efecto muy positivo y demostrado por los datos de demanda de transporte público, tanto en el ámbito local como interurbano, que han llevado a cifras récord de utilización en España.

Estas medidas son de extraordinaria y urgente necesidad, debido a que el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030 fija un objetivo de reducción de emisiones para el transporte en 2030 del 35% con respecto a 2019, lo que requerirá reducir los tráficos en vehículo privado en las ciudades en torno a un 40%. Por tanto, lo que supone que más de

dos terceras partes de esta reducción se tendrá que absorber mediante un transvase modal al transporte público urbano y metropolitano.

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

En cuanto a la acreditación de «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4), tales extremos quedan suficientemente acreditados por el hecho de que los sectores del transporte, el turismo y el sector cultural, son esenciales para el funcionamiento general de la economía de nuestro país y resultaron muy afectados por las restricciones a la movilidad impuestas durante la pandemia, sectores que siguen sin recuperar los niveles de funcionamiento previos al primer trimestre de 2020.

En el caso de las concesiones de servicios de transporte regular de viajeros de uso general por carretera competencia de la Administración General del Estado es necesario mantener el impulso para consolidar su demanda, más aún cuando hasta 2024 no se consiguió superar la de 2019, lo que evidencia que es un sector de especial sensibilidad a las incertidumbres que desde 2020 se han venido produciendo a nivel global y nacional. En suma, resulta de extraordinaria necesidad adoptar medidas urgentes para mantener el impulso a la demanda de transporte, y reforzar la viabilidad de este medio de transporte esencial en España.

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

El escenario descrito amerita la urgencia existente en la aprobación de las medidas, de modo que resulta patente que estas no pueden ser adoptadas mediante los instrumentos normativos ordinarios, pues el decreto-ley es un instrumento jurídico excepcional, cuyo empleo solo se justifica cuando el recurso a aquellos instrumentos no permitiría acometer con la urgencia necesaria la situación extraordinaria definida.

Ello constituye el presupuesto habilitante para la adopción de forma extraordinaria y urgente de las disposiciones contenidas en este real decreto-ley, existiendo los dos elementos que la doctrina constitucional viene exigiendo en el control de la concurrencia de este presupuesto habilitante: los motivos que, habiendo sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación, hayan sido explicitados de una forma razonada, y la existencia de una

necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a la misma (STC 126/2016, de 7 de julio, FJ 2).

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

IV.2. Congruencia con el resto del ordenamiento jurídico.

Como se explica en los apartados pertinentes de esta memoria, la norma cumple con las exigencias constitucionales del real decreto-ley:

- Extraordinaria y urgente necesidad.
- No afecta al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el Título I, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general.

Asimismo, la norma se incardina en el ordenamiento jurídico nacional:

- Con respecto a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, su artículo 29 determina que las ayudas incluidas no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ni será de aplicación ningún otro requisito establecido en otras leyes para la obtención de subvenciones. No obstante, de forma supletoria y en lo no previsto en el real decreto-ley, se aplicará de manera supletoria el Título IV Infracciones y sanciones administrativas en materia de subvenciones y, para la gestión de los reintegros por incumplimientos, el procedimiento recogido en el Capítulo II del Título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre.
- El régimen presupuestario de la norma cumple con las disposiciones de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- Respecto a la relación del real decreto-ley con lo dispuesto en el Título IV de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, estas ayudas no se encuentran relacionadas con las articuladas en éste, que requieren el debido desarrollo reglamentario.

IV.3. Entrada en vigor y vigencia.

La entrada en vigor debe ser al día siguiente de su publicación oficial, sin perjuicio de los plazos de implementación de las medidas.

IV.4. Derogación de normas.

El real decreto no contempla la derogación de otras normas en vigor.

V. ADECUACIÓN AL ORDEN CONSTITUCIONAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.

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

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

Por lo que respecta a la regulación de ayudas en materias cuya competencia exclusiva recae sobre el Estado que establece el presente real decreto-ley, no existe afectación al régimen de las comunidades autónomas en el sentido del artículo 86.1 de la Constitución y la jurisprudencia constitucional descrita.

Por otra parte, en relación a las ayudas vinculadas con los servicios que Renfe Viajeros SME S.A. presta en virtud de convenios o contratos con las administraciones autonómicas, el límite que la doctrina del Tribunal Constitucional ha considerado en la mencionada STC 23/1993, de 21 de enero, tiene, una vez más, carácter flexible y finalista (FJ.2): “Más allá de ese “régimen constitucional”, el campo normativo de los Decretos-leyes se corresponde con la

competencia legislativa del Estado, no existe obstáculo constitucional alguno para que el Decreto-ley, en el ámbito de la competencia legislativa que corresponde al Estado pueda regular materias en las que una Comunidad Autónoma tenga competencias, pero en las que incida una competencia legislativa del Estado, siempre que esa regulación no tenga como fin atribuir competencias o delimitar positivamente la esfera de competencias de las Comunidades Autónomas.

El real decreto-ley se dicta al amparo de dos títulos competenciales:

- Por una parte, el artículo 149.1.13.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Por lo que respecta a determinadas actividades reguladas en esta norma, se trataría de actividades comprendidas en una materia (transporte terrestre intracomunitario) sobre la que las comunidades autónomas gozan de competencia exclusiva, por lo que el Estado no tiene un título específico que le habilite para gestionar dichas subvenciones de forma centralizada; no obstante, sí dispone de la competencia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica (149.1.13 CE).

El Tribunal Constitucional (TC) ha señalado que el fundamento del “poder de gasto” del Estado no debe buscarse en el orden constitucional y estatutario de distribución de competencias, sino en la soberanía financiera del Estado: “Puede decirse, con razón, que el poder de gasto del Estado de autorización presupuestaria, manifestación del ejercicio de la potestad legislativa atribuida a las Cortes Generales (arts. 66.2 y 134 CE) no se define por conexión con el reparto competencial de materias que la Constitución establece (arts. 148 y 149 CE), al contrario de lo que acontece con la autonomía financiera de las Comunidades Autónomas que se vincula al desarrollo y ejecución de las competencias que, de acuerdo con la Constitución, le atribuyen los respectivos Estatutos y las Leyes (art. 156.1 CE y art. 1.1 de la LOFCA). Por consiguiente, el Estado siempre podrá, en uso de su soberanía financiera (de gasto, en este caso), asignar fondos públicos a unas finalidades u otras, pues existen otros preceptos constitucionales (y singularmente los del Capítulo III del Título I) que legitiman la capacidad del Estado para disponer de su Presupuesto en la acción social o económica.” (STC13/1992, FJ 7).

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

VI. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.

Al tratarse de un real decreto-ley, resulta aplicable el apartado 11 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, según el cual el procedimiento de tramitación y aprobación previsto en dicho artículo no será de aplicación a los decretos-leyes, salvo la elaboración de una memoria abreviada y los apartados 1, 8, 9 y 10 del mencionado artículo.

De esta forma, la tramitación de un real decreto-ley podrá estar precedida de cuantos estudios y consultas se estimen convenientes para garantizar el acierto y legalidad de la norma y, en todo caso, deberá ser sometida al informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa en los términos que establece el apartado 9 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

Asimismo, conforme al artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, la propuesta se encuentra exenta de los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información públicas.

VI.1. Informes evacuados.

Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 26.9 y 11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. Recibido el 16/12/2025, con observaciones, atendidas en su totalidad.

VI. 2. Convalidación del real decreto-ley.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 86.2 de la Constitución Española, tras la aprobación del proyecto como Real Decreto-ley por el Consejo de Ministros, y en el plazo de los treinta días siguientes a su promulgación, deberá ser sometido a debate y votación al Congreso de los Diputados.

VII. ANÁLISIS DE IMPACTOS.

VII.1. Impacto económico.

En cuanto a las medidas previstas en los capítulos I, II III, IV y V, éstas tendrán un impacto positivo sobre la economía en general dado que, al restablecer la reducción del precio que los usuarios pagan por los abonos y títulos multiviaje en los servicios de transporte colectivo urbano e interurbano así como los servicios de transporte terrestre de competencia estatal, se garantiza la movilidad cotidiana de nuestros ciudadanos en una situación extraordinaria, derivada del gran incremento en el coste de vida debido a la inflación y el marco geopolítico internacional. Por otro lado, se contemplan actuaciones previstas tendentes a un cambio modal en la movilidad hacia otros modos de transporte más eficientes y sostenibles, que ayuden a disminuir nuestra dependencia energética y nuestra huella de carbono y contribuyan a alcanzar los objetivos marcados en el Plan Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en materia de trasvase modal y descarbonización.

En cuanto al impacto positivo económico positivo global de las medidas reguladas en este real decreto, puede destacarse una serie de aspectos:

- El aumento de la renta disponible de los usuarios recurrentes del transporte público, al disminuir el gasto mensual destinado a éste. Este efecto es especialmente relevante en los hogares con rentas medias y bajas, para los que el transporte representa un porcentaje importante gasto corriente. El incremento de renta disponible puede destinarse a otros bienes y servicios, lo que contribuye a dinamizar el consumo interno y a generar efectos macroeconómicos beneficiosos.
- Asimismo, la medida contribuye a una mejora del funcionamiento del mercado laboral, al reducir los costes de desplazamiento asociados al empleo. Un transporte más asequible facilita la movilidad laboral, amplía el radio de búsqueda de empleo y reduce las barreras económicas al acceso a oportunidades laborales, con efectos indudablemente positivos sobre la productividad.
- Desde una perspectiva macroeconómica, el fomento del transporte público mediante precios más accesibles puede generar ahorros indirectos para la economía, derivados de la reducción de la congestión, los accidentes y los costes asociados al uso intensivo del vehículo privado. Estos efectos redundan en una mayor eficiencia del sistema de transporte y en una mejor asignación de recursos públicos y privados.

VII.1.1 Impacto sobre la competencia

No tienen impacto relevante en relación con la competencia.

VII.2. Impacto presupuestario.

Desde el punto de vista presupuestario, el Real Decreto-Ley propuesto limita su impacto presupuestario a los Presupuestos Generales del Estado y, en particular, al presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En este sentido la norma supone un gasto en diversas aplicaciones (incluyendo las nuevas ayudas y el restablecimiento de las ayudas anteriores) con el siguiente detalle (importes en miles de euros):

Aplicación	Denominación	Anualidad 2026	Anualidad 2027	Coste total Nuevas Ayudas
17.39.441M.444.01	Renfe Viajeros, S.M.E, SA para el establecimiento de un descuento del 100% a los viajeros recurrentes en la red de cercanías del Principado de Asturias	3.085,00	3.085,00	6.170,00
17.39.441M.444.02	Renfe Viajeros, S.M.E, SA para el establecimiento de un descuento del 100% a los viajeros recurrentes en la red de cercanías de la Comunidad Autónoma de Cantabria	1.930,00	1.930,00	3.860,00
17.39.441M.445	Ayudas para reducción del precio de abonos y títulos multivaje por parte de Renfe Viajeros S.M.E, SA	220.000,00	110.000,00	330.000,00
17.41.441M.450	A Comunidades Autónomas para cofinanciar servicios de transporte colectivo.	159.850,00	310.150,00	470.000,00
17.41.441M.466	A Corporaciones Locales para cofinanciar servicios de transporte colectivo	72.450,00	167.550,00	240.000,00
17.39.441M.477	Ayudas para reducción del precio de títulos multivaje y la mejora de los servicios en las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la AGE	90.000,00	48.000,00	138.000,00
17.41.441M.453.01	A la Comunidad Autónoma de Canarias para el establecimiento de un descuento del 100% a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multivaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias	78.000,00	42.000,00	120.000,00
17.41.441M.453.02	A la Comunidad Autónoma de Illes Balears para el establecimiento de un descuento del 100% a los usuarios recurrentes en el precio de los abonos de transporte y títulos multivaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Baleares	40.950,00	22.050,00	63.000,00
Total		666.265,00	704.765,00	1.371.030,00

VII.3. Cargas administrativas.

En el caso de las ayudas para la reducción del precio de los títulos multivaje en los servicios prestados por los concesionarios estatales de autobuses y en los servicios sometidos a obligaciones de servicio público prestados por Renfe Viajeros, SME, SA., los beneficiarios son los usuarios finales de los servicios que no estarán sometidos a ninguna carga administrativa, ya que la bonificación se aplicará directamente sobre el precio del título de transporte, sin que sea necesaria por su parte ninguna gestión administrativa. Esto mismo será de aplicación a las bonificaciones del capítulo V, en los servicios de Cercanías de los núcleos de Cantabria y Asturias.

Por tanto, las cargas administrativas que deben soportar los beneficiarios para cumplir con lo establecido en la propuesta de Real Decreto son aquellas asociadas al cumplimiento de lo establecido en el Capítulo III y el Capítulo IV real decreto-ley en cuanto a presentación de las solicitudes y justificación de las ayudas, únicamente en el caso de las ayudas a entidades locales y comunidades autónomas.

El real decreto-ley establece la no aplicación de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. No obstante, se aplicará de manera supletoria el Título IV y, para la gestión

de los reintegros por incumplimientos, el procedimiento recogido en el Capítulo II del Título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre. Por tanto, la Propuesta de Real Decreto no introduce menos cargas administrativas que las de una subvención diferente del marco recogido en este proyecto.

Las cargas administrativas incluidas se deben a la necesidad de obtención de información para la comprobación de los requisitos para el pago de la subvención y para el control de la misma, tratando de reducirlas al mínimo imprescindible.

En base a lo anterior, y de acuerdo con el Anexo V de la Guía Metodológica para la elaboración de la memoria de análisis de impacto normativo:

- Identificación de las cargas: Comunicación de datos y presentación de documentos, conservación de documentos, auditorías, inspecciones y controles. En concreto:
 - o Presentación de solicitudes.
 - o Presentación de la documentación de la justificación y liquidación
- Coste unitario: 400 euros por subvención:
- o Obligación de conservar documentos 20 euros
- Frecuencia: 1 vez por cada subvención.

Total de las cargas administrativas: 420 euros por beneficiario. El número de beneficiarios es indefinido, dependiendo del número de solicitudes presentadas y del importe de las mismas.

VII.4. Impacto por razón de género.

Según lo establecido en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, y en el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, debe analizarse el impacto por razón de género de la norma proyectada.

El fomento del transporte público constituye una medida con impacto positivo en la igualdad de género, dado que las mujeres presentan patrones de movilidad diferenciados respecto de los hombres, derivados de la desigual distribución de las tareas de cuidado, del trabajo doméstico no remunerado y de una mayor precariedad económica. Diversos estudios evidencian que las mujeres utilizan el transporte público con mayor frecuencia, realizan trayectos más complejos y encadenados (hogar–escuela–trabajo–compras–cuidados), y dependen en menor medida del vehículo privado.

En este contexto, el fortalecimiento de un sistema de transporte público accesible, seguro, Por tanto, promover el transporte público no solo constituye una política de movilidad sostenible, sino también una herramienta clave para garantizar el ejercicio efectivo de los derechos de las mujeres, favorecer su inclusión social y económica, y avanzar en el cumplimiento del principio de igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres.

VII.5. Impacto en la infancia y la adolescencia.

Supone un impacto positivo en la infancia y en la adolescencia.

La reducción del coste del transporte público facilita la movilidad cotidiana de las personas jóvenes a centros educativos y actividades extraescolares, deportivas y culturales. Este efecto resulta especialmente relevante en hogares con menores recursos económicos, en los que el gasto en transporte puede constituir una barrera para la plena participación de las personas jóvenes en la vida cotidiana.

Asimismo, las ayudas al transporte público favorecen la igualdad de oportunidades y contribuyen a prevenir situaciones de exclusión social durante las etapas de la infancia y la adolescencia, al garantizar que las limitaciones económicas del entorno familiar no condicionan el acceso a la educación y la socialización, aspectos esenciales para el desarrollo integral de los menores de edad.

Por otra parte, el fomento del uso del transporte público desde edades tempranas promueve hábitos de movilidad sostenible y responsable, contribuyendo a la educación en valores relacionados con el respeto al medio ambiente y el uso racional de los recursos públicos. Estos hábitos tienen un efecto positivo a largo plazo en la formación cívica y social de la infancia y la adolescencia.

La medida también tiene un impacto indirecto en el bienestar y la autonomía de adolescentes, al facilitar desplazamientos seguros y asequibles sin necesidad de recurrir a medios de transporte privados.

VII.6. Impacto en la familia.

El contenido en materia de transportes incluido en la norma supone un impacto positivo, contribuyendo a reducir los gastos asociados a la movilidad cotidiana y facilitar el acceso a servicios esenciales.

En consecuencia, La reducción del coste del transporte público alivia la carga económica de los hogares, especialmente en aquellos con varios miembros que realizan desplazamientos diarios por motivos educativos o laborales. Este efecto resulta particularmente relevante en familias con menores ingresos, para las que el gasto en transporte puede representar una proporción significativa del presupuesto familiar.

Asimismo, las ayudas al transporte público favorecen la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, al facilitar los desplazamientos necesarios para compatibilizar las responsabilidades familiares con la actividad laboral y educativa.

Adicionalmente, el fomento del uso del transporte público reduce la dependencia del vehículo privado, lo que puede traducirse en un ahorro adicional para las familias en gastos de combustible, mantenimiento y otros.

VII.7. Otros posibles impactos en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

No se localizan.

VII.8. Impacto por razón de cambio climático.

Se considera que las medidas recogidas en este real decreto-ley tienen impacto positivo en materia de cambio climático en la medida en que gracias a sus efectos en la demanda:

- Se reducen las emisiones de CO2: Según las estimaciones del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), las emisiones de CO2 por viajero y kilómetro recorrido varían sustancialmente según el tipo de vehículo que utilicen los ciudadanos para sus desplazamientos. Así, por cada viaje que se traslada del vehículo privado al transporte público colectivo se ahorra, de media, entre un 60% y un 74% de emisiones de CO2 en el caso de que se utilice el autobús, y entre un 73% y un 80% en el supuesto de que el desplazamiento se lleve a cabo en metro o ferrocarril.
- Se reduce la siniestralidad: Las estadísticas y análisis muestran que en los desplazamientos motorizados por carretera el autobús es el medio de transporte más seguro. Así, el índice de mortalidad en las carreteras interurbanas -que guarda relación con las víctimas mortales y la distancia recorrida- es entre 3 y 4 veces menor para los autobuses que para los turismos. Por su parte, el transporte ferroviario se muestra también como un modo de transporte muy seguro para los ciudadanos.
- Se reduce la congestión: La congestión producida por el tráfico supone unas pérdidas en cada país de la UE entre el 1% y el 3% del PIB, situación que se agrava de manera local en las ciudades con mayores problemas de congestión (según estudios de UITP, de AECOC y del Parlamento Europeo). Y, desde una perspectiva individual, cada habitante de una ciudad europea sufre de media una pérdida de bienestar de más de 1.250 euros al año debido a la afección a la salud derivada del deterioro de la calidad del aire (Universidad de Delft, octubre 2020 con datos de 2019), y pierde unas 15-25 jornadas de trabajo como consecuencia de los atascos en las grandes ciudades (entre 130 y 250 horas de media, según la urbe europea que se analice, con datos de 2020).
- Se realiza un uso más eficiente del espacio público y se reduce la congestión en las ciudades y en las carreteras de todo tipo. Así, la capacidad de un autobús o un autocar estándar permite transportar a los viajeros de más de 30 vehículos privados, y los medios de transporte colectivos de gran capacidad como el metro o el ferrocarril convencional pueden acoger a cientos de viajeros en un solo convoy.

VIII. EVALUACIÓN EX POST

Dada la naturaleza y contenido de la norma proyectada, una vez valorado lo dispuesto en el artículo 28.1 de la Ley del Gobierno y en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y

Evaluación Normativa, se considera que la disposición no debe ser sometida a evaluación por sus resultados.

Por otra parte, se considera que no es necesaria una evaluación por resultados debido a que los objetivos de la norma son concretos, explícitos y fácilmente verificables, y su grado de consecución puede comprobarse mediante indicadores directos de ejecución, como el número de beneficiarios, los recursos públicos utilizados, la evolución de las tarifas efectivamente abonadas por los usuarios y la calidad del servicio.