



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Real Decreto-ley 14/2026, de 9 de junio, de medidas de promoción del uso del transporte público colectivo por parte de la juventud para los viajes realizados en el periodo estival de 2026.

---

Jefatura del Estado  
«BOE» núm. 141, de 10 de junio de 2026  
Referencia: BOE-A-2026-12516

---

### ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	3
CAPÍTULO I. Ayudas directas para jóvenes en los servicios de transporte público colectivo durante el periodo estival de 2026 . . . . .	9
Artículo 1. Reducción del precio de los billetes para jóvenes en los servicios de transporte público colectivo durante el periodo estival de 2026. . . . .	9
Artículo 2. Reducción del precio del billete para jóvenes en los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia prestados sobre la red convencional y la red de ancho métrico y en los servicios Avant sometidos a obligaciones de servicio público prestados por Renfe Viajeros S.M.E., SA. . . . .	9
Artículo 3. Reducción del precio del billete para jóvenes en los servicios comerciales de transporte ferroviario de viajeros prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General. . . . .	11
Artículo 4. Reducción del precio del billete para jóvenes en las concesiones de servicios de transporte regular de viajeros de uso general por carretera competencia de la Administración General del Estado. . . . .	12
Artículo 5. Obligación de información, comunicación, visibilidad y publicidad. . . . .	12
CAPÍTULO II. Reducción del precio del Pase Interrail en 2026 . . . . .	13
Artículo 6. Reducción del precio del Pase Interrail para jóvenes comercializado a través de Renfe Viajeros S.M.E., SA, durante el periodo estival de 2026. . . . .	13
<i>Disposiciones finales</i> . . . . .	13
Disposición final primera. Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. . . . .	13
Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio. . . . .	14
Disposición final tercera. Salvaguarda de rango de disposiciones reglamentarias. . . . .	14

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO  
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Disposición final cuarta. Títulos competenciales. . . . .	14
Disposición final quinta. Entrada en vigor. . . . .	14

TEXTO CONSOLIDADO  
Última modificación: sin modificaciones

I

En la situación derivada de la invasión de Ucrania por Rusia en 2022, marcada por las tensiones inflacionistas que afectaron, entre otros, al sector del transporte de viajeros, en el verano de 2023 fue necesario adoptar una política pública positiva que facilitase a las personas jóvenes el uso del transporte público colectivo terrestre, tanto ferroviario como por carretera, en sus desplazamientos, tanto por España como por Europa, durante la época estival de 2023. Con ello se persiguió facilitar los viajes de ocio durante el verano mediante la utilización de un medio de transporte más seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible que el vehículo particular.

Este programa de ayudas resultó exitoso, con más de 1.900.000 jóvenes registrados, que realizaron casi 4 millones de viajes y 16.134 pases Interrail vendidos. Por ello, en 2024 y 2025 se estableció de nuevo este sistema de ayudas, mejorando los resultados año a año, con más de 2.350.000 jóvenes registrados, que realizaron más de 6,8 millones de viajes y 6.000 pases Interrail vendidos en 2025.

Cuatro años después, en febrero de 2026, la crisis de Oriente Medio provocada por la operación militar conjunta de Estados Unidos e Israel contra el régimen de Irán, ha dado lugar a un incremento del IPC del +3,2 % interanual a mayo de 2026, afectando en mayor medida al sector del transporte de viajeros (+6,5 % del componente de transportes del IPC a finales de abril de 2026). El aumento del precio de los combustibles está detrás de este incremento de costes: +15,5 % interanual de Combustibles y lubricantes para vehículos personales; ello, combinado con el incremento de otros costes derivados de éste, están produciendo un deterioro extraordinario con potencial de afectar la viabilidad económica normal de esta actividad.

La afección llega igualmente a los hogares y, como ocurrió tras los acontecimientos de 2022, incide especialmente en los jóvenes, un sector de la población cuya vulnerabilidad económica les expone en mayor medida a cambios en los niveles de precios como el actual.

Ello implica que el aumento de costes en el transporte de viajeros corra el riesgo de reducir sustancialmente los desplazamientos estivales de este sector de la población, pudiendo generar efectos de segunda ronda sobre el resto de la economía nacional.

La situación descrita exige acudir de nuevo a medidas que fomenten el uso del transporte público colectivo terrestre por la juventud, tanto ferroviario como por carretera, en sus desplazamientos, tanto por España como por Europa, durante la época estival de 2026.

Asimismo, facilitar los viajes de ocio durante el verano a la juventud se considera una medida beneficiosa para su formación y desarrollo personal, en la medida en que les permite conocer otros lugares y culturas, desarrollar habilidades interculturales, fomenta su creatividad y el aprendizaje, así como su independencia personal a la vez que les permite compartir experiencias y fortalecer las relaciones personales.

Al mismo tiempo, es objetivo del Gobierno contribuir a la recuperación del sector turístico y del sector cultural, que tras su consolidación después de la pandemia, vuelven a verse afectados por un nuevo shock exógeno. De esta forma, potenciando los destinos nacionales y colaborando con el desarrollo de la España rural, se promociona el patrimonio histórico y cultural y el conocimiento de nuestro país por la juventud. España es el segundo país más visitado del mundo, pero cuenta con una gran riqueza cultural poco conocida para muchos españoles, de ahí que una de las finalidades del real decreto-ley sea fomentar el conocimiento de España por nuestras personas jóvenes facilitando durante este verano los viajes de ocio.

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.

Con estos fines, este real decreto-ley establece la reducción del precio de los billetes para la juventud en los servicios de transporte público colectivo terrestre de competencia estatal durante el periodo estival de 2026, así como la reducción del precio del Pase Interrail para la juventud comercializado a través de Renfe Viajeros S.M.E., SA, cuya fecha de inicio tenga lugar entre el 1 de julio de 2026 y el 30 de septiembre de 2026.

## II

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

El capítulo I recoge la regulación sobre la reducción del precio de los billetes para jóvenes en servicios de transporte público colectivo durante el periodo estival de 2026 relativa al transporte ferroviario y por carretera, y está compuesto por los artículos 1 al 5. En el artículo 1 se establecen los requisitos que han de reunir las personas para acceder a los descuentos establecidos en los artículos 2 a 4, así como las fechas del viaje, que se fijan entre el 1 de julio de 2026 y el 30 de septiembre de 2026. A efectos de acreditar el cumplimiento de estos requisitos, se establece que los posibles beneficiarios de los descuentos deberán registrarse en la web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo que se establezca por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Asimismo, se determina que no resultará de aplicación a lo establecido en este capítulo la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

En el artículo 2, se establecen los descuentos aplicables a la juventud en el precio de los billetes sencillos y de ida y vuelta en los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia, incluidos los servicios de proximidad, prestados sobre la red convencional y la red de ancho métrico, así como en los servicios Avant. Se trata de servicios prestados por Renfe Viajeros S.M.E., SA, en virtud del «Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros S.M.E., SA, para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018-2027». En el caso de los servicios de competencia autonómica que Renfe Viajeros S.M.E., SA, presta en Cataluña y en el País Vasco, así como de los servicios regulares, no turísticos, que Renfe presta sobre la Red Ferroviaria de Interés General en virtud de convenios o contratos con las administraciones autonómicas, la aplicación de los descuentos con la correspondiente compensación por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, requerirá la previa solicitud de adhesión expresa de las condiciones por parte de la comunidad autónoma correspondiente. La financiación de la compensación a Renfe Viajeros S.M.E., SA, por la reducción de ingresos derivada de la aplicación de los descuentos se llevará a cabo con cargo al presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible mediante la correspondiente modificación presupuestaria.

Asimismo, en el artículo 3 se regulan los descuentos para jóvenes en los servicios comerciales de transporte ferroviario de viajeros prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General. En este caso, será voluntario para las empresas ferroviarias la aplicación de los descuentos, debiendo comunicar a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible su decisión de aplicarlos en el plazo de diez días desde la entrada en vigor de este real decreto-ley.

En el artículo 4, se establecen los descuentos para jóvenes en el periodo estival en los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de competencia estatal.

Por último, en el artículo 5 se establecen las obligaciones de información, comunicación, visibilidad y publicidad que deben cumplir los operadores de transporte que apliquen los descuentos regulados en los artículos anteriores.

En el capítulo II, el artículo 6 establece la reducción del precio del Pase Interrail para jóvenes siempre que se adquiriera a través de Renfe Viajeros S.M.E., SA, durante el periodo estival de 2026.

Interrail es un pase personal e intransferible, que puede ser adquirido y utilizado por personas residentes legalmente en Europa y que permite viajar en tren por 33 países europeos o en barco (entre Italia y Grecia). Con más de cincuenta años de existencia, ha sido utilizado por millones de jóvenes como forma de viajar por Europa.

Las instituciones europeas han reconocido el papel del Pase Interrail como instrumento para favorecer el conocimiento del resto de países de la Unión Europea para las personas jóvenes y, por tanto, para «crear Europa». En este sentido, desde 2018 se dispone del programa DiscoverEU, una acción del programa Erasmus+ que ofrece la oportunidad de descubrir Europa a través de un sorteo de miles de pases de Interrail entre las personas jóvenes que lo soliciten. Hasta diciembre de 2025 más de 350.000 jóvenes europeos han disfrutado de un Pase Interrail gratuito gracias a este programa.

Desde España, el Gobierno comparte el objetivo de la Unión Europea buscando facilitar que las personas jóvenes de nacionalidad española, o extranjera y con residencia legal en España puedan acceder a este tipo de viajes durante el periodo estival de 2026. La Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros S.M.E., SA, forma parte del sector público empresarial estatal, es miembro asociado de la entidad Eurail BV formada por las principales compañías ferroviarias europeas que gestiona los pases Interrail y comercializa la venta de estos billetes de tren.

El citado capítulo se desarrolla únicamente por el artículo 6, en el que, a la vista de lo anterior, se mandata a Renfe Viajeros S.M.E., SA, que aplique, con carácter extraordinario, un descuento del 50 % del precio del Pase Interrail para las personas jóvenes con residencia legal en España con edad entre 18 y 30 años, para los viajes a iniciar entre el 1 de julio de 2026 y el 30 de septiembre de 2026, ambos inclusive. Tampoco será de aplicación a lo establecido en este capítulo la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

La disposición final primera modifica determinados aspectos del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general.

La disposición final segunda modifica el apartado tercero de la disposición transitoria primera del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, introduciendo un régimen específico aplicable a determinados permisos de acceso y conexión vinculados a actuaciones en la Red de Carreteras del Estado. Se establece una ampliación adicional del periodo de exención del pago de la prestación por reserva de capacidad para dichos permisos.

En la disposición final tercera se establece una cláusula de salvaguarda de rango de disposiciones reglamentarias.

Finalmente, las disposiciones finales cuarta y quinta se refieren a los títulos competenciales y a la entrada en vigor.

### 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 antelación, ya que la crisis energética global provocada por la guerra en Irán no 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.

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 han resultado muy afectados por la crisis de Oriente Medio; sectores que apenas acababan de recuperarse tras las interrupciones provocadas por la pandemia de 2020 y la invasión de Ucrania en 2022. En consecuencia, para garantizar la consolidación de su recuperación y evitar el riesgo de una nueva caída es necesario intervenir de nuevo en el periodo estival, en el que la juventud dispone normalmente de su periodo vacacional, como el momento más adecuado para potenciar los viajes que contribuyan a acelerar y consolidar la recuperación de estos sectores. La demanda de turismo procedente de viajeros nacionales se produce en su mayor parte durante el tercer trimestre del año, por lo que es la época estival el momento en el que las medidas para facilitar el viaje de las personas jóvenes pueden producir un efecto acelerador que se sumará a las líneas de ayudas existentes para desarrollar y rehabilitar zonas de interés turístico y el propio patrimonio histórico de nuestro país. Hay que fomentar los viajes en el momento en el que nuestra juventud dispone de tiempo libre para poder llevarlos a cabo.

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.

Además, 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 últimos sectores de transporte en recuperar los niveles de demanda de 2019. Resulta de extraordinaria necesidad adoptar medidas urgentes para dar un impulso a la demanda de transporte por la juventud durante la época estival, con más tiempo libre para realizar los viajes, lo que permitirá reforzar la viabilidad de este medio de transporte esencial en España.

Finalmente, y en relación con el objetivo mencionado de ayudar a la consolidación de la recuperación de los sectores turístico y cultural en su consolidación tras la pandemia, y evitar una nueva caída derivada de subida de precios del combustible potenciando los destinos nacionales y colaborando con el desarrollo de la España rural, hay que destacar que, como ponen de manifiesto las últimas Encuestas de Turismo de Residentes del Instituto Nacional de Estadística, los viajes realizados por la población que reside en España por fin se acercaron en 2025 a las cifras de 2019. Esta situación obliga a tomar una nueva acción

urgente decidida en la época estival de 2026, con objeto de dar un último impulso a una actividad, especialmente en su vertiente rural y de interior, que se vio gravemente afectada en la pandemia y que, tras su lenta recuperación, puede volver a sufrir un acusado descenso.

Por lo que respecta a las modificaciones del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, operadas en la disposición final primera del texto, su extraordinaria y urgente necesidad se justifica en facilitar la rápida actuación de la Administración en caso de una adjudicación directa por razones de emergencia, evitando demoras que conlleven un perjuicio a los ciudadanos.

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. Efectivamente, el ámbito temporal de las medidas reguladas en el presente real decreto-ley impide su tramitación por ley ordinaria.

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 artículo 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 artículo 150.1 C.E., las leyes de armonización del artículo 150.3, y las leyes orgánicas a que se refiere el artículo 150.2 C.E. Por tanto, el Decreto-ley no puede regular objetos propios de aquellas leyes que, conforme al artículo 28.1 LOTC hayan sido aprobadas, dentro del marco constitucional, para delimitar las competencias del Estado y de las diferentes Comunidades Autónomas o para regular o armonizar el ejercicio de las competencias de éstas.

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

Adicionalmente, la gestión única y centralizada de ayudas o subvenciones estatales ha sido avalada por el Tribunal Constitucional en la STC 13/1992, de 6 de febrero, al señalar que «la gestión por el Estado, directa y centralizada, de las medidas de fomento con cargo a fondos estatales es constitucionalmente admisible si resulta imprescindible para asegurar la plena efectividad de las medidas de fomento dentro de la ordenación básica del sector, y para garantizar las mismas posibilidades de obtención y disfrute de las mismas por parte de sus destinatarios potenciales en todo el territorio nacional».

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

#### V

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

Así, atendiendo al principio de necesidad, éste se apoya en el interés general en el que se fundamentan las medidas recogidas. Por lo que respecta a la eficacia, ésta queda contrastada por el éxito obtenido en el programa de ayudas estivales de 2023, 2024 y 2025, potenciando los sectores del turismo y la cultura. El real decreto-ley es el instrumento más inmediato para garantizar la consecución de los citados principios.

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.

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.

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.

#### VI

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> y 21.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, y 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 9 de junio de 2026,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

**Ayudas directas para jóvenes en los servicios de transporte público colectivo durante el periodo estival de 2026**

**Artículo 1.** *Reducción del precio de los billetes para jóvenes en los servicios de transporte público colectivo durante el periodo estival de 2026.*

1. Los descuentos a aplicar en el precio de los billetes en los servicios de transporte público colectivo regulados en los artículos 2 a 4 de este capítulo serán de aplicación a las personas que reúnan los siguientes requisitos:

- a) Haber nacido entre el 1 de enero de 1996 y el 31 de diciembre de 2008.
- b) Poseer la nacionalidad española o, alternativamente, extranjera con residencia legal en España.

2. El descuento se aplicará sobre el precio de los billetes que tengan fecha de viaje entre el 1 de julio de 2026 y el 30 de septiembre de 2026. La venta de los billetes con descuento se iniciará lo antes posible, no más tarde del 1 de julio de 2026. En el caso de que por razones técnicas algún operador no pueda poner a la venta los billetes con descuento antes del 1 de julio de 2026, deberá iniciar su venta en cuanto lo permitan los condicionantes tecnológicos. El descuento no se aplicará con carácter retroactivo a los billetes vendidos antes de la fecha de inicio de su comercialización en las condiciones recogidas en este real decreto-ley por cada uno de los operadores o canales de venta.

3. Con objeto de comprobar que se cumplen los requisitos establecidos en el apartado 1 de este artículo, los posibles beneficiarios de los descuentos deberán registrarse en la web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo que se establezca por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible establecerá por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible las limitaciones y condiciones necesarias para la aplicación de los descuentos que se regulan en los artículos 2 a 4. En todo caso, en esta resolución se recogerán los supuestos de pérdida del derecho a adquirir billetes con descuento por el uso indebido de billetes con descuento adquiridos con anterioridad, así como las consecuencias de dicha pérdida del derecho.

5. 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.

6. No resultará de aplicación a lo establecido en este capítulo la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, quedando, asimismo, excluidos los descuentos de su comunicación y registro a la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS). Como excepción a lo anterior, en lo no previsto en este real decreto-ley se aplicará de manera supletoria el título IV, relativo a 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.

**Artículo 2.** *Reducción del precio del billete para jóvenes en los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia prestados sobre la red convencional y la red de ancho métrico y en los servicios Avant sometidos a obligaciones de servicio público prestados por Renfe Viajeros S.M.E., SA.*

1. Renfe Viajeros S.M.E., SA, aplicará a las personas que cumplan los requisitos establecidos en el artículo anterior, durante el periodo y con las condiciones establecidas en dicho artículo, un descuento del 90 % sobre el precio del billete sencillo y el billete de ida y vuelta en los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia, incluyendo los servicios de proximidad, prestados sobre la red convencional y la red de ancho métrico.

2. Renfe Viajeros S.M.E., SA, aplicará a las personas que cumplan los requisitos establecidos en el artículo anterior, durante el periodo y con las condiciones establecidas en

dicho artículo, un descuento del 50 % en el precio de los billetes sencillos y los billetes de ida y vuelta de los servicios Avant.

3. El precio del billete sobre el que se aplicará el descuento será el que corresponda según las tarifas aplicadas en la actualidad en el «Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros S.M.E., SA, para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018-2027».

4. En relación con los servicios que Renfe Viajeros S.M.E., SA, presta en Cataluña y en el País Vasco y que son de competencia autonómica, sus respectivos Consejos de Gobierno, en el caso de que quieran que se aplique un descuento del 90 % sobre las tarifas actuales en los servicios de media distancia convencional para las personas jóvenes que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 1, durante el periodo y con las condiciones establecidas en dicho artículo, y que el mismo sea compensado a Renfe Viajeros S.M.E., SA, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, deberán remitir un escrito en el plazo máximo de diez 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 del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible indicando este extremo.

5. En relación con los servicios regulares, no turísticos, que Renfe presta sobre la Red Ferroviaria de Interés General en virtud de convenios o contratos con las administraciones autonómicas, estas administraciones en el caso de que quieran que se aplique un descuento del 90 % sobre las tarifas actuales en los servicios de media distancia convencional para las personas jóvenes que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 1, durante el periodo y con las condiciones establecidas en dicho artículo, y que el mismo sea compensado a Renfe Viajeros S.M.E., SA, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, deberán remitir un escrito en el plazo máximo de diez 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 del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible indicando este extremo.

6. Para financiar la compensación a Renfe Viajeros S.M.E., SA, por la reducción de ingresos generada por la aplicación de los descuentos establecidos en este artículo, se aprueba la concesión de un crédito extraordinario en el 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», dotándose crédito en el concepto 446 «Renfe Viajeros, S.M.E., SA, para la aplicación de descuentos a jóvenes en temporada estival», subconcepto 446.07 «Renfe Viajeros, S.M.E., SA, para la aplicación de descuentos en media distancia y AVANT en temporada estival», por un importe de 20 millones de euros. La financiación del crédito extraordinario se realizará de conformidad con el artículo 46 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

El importe de la compensación establecido en el párrafo anterior no será revisable ni estará sujeto a liquidación. Renfe Viajeros S.M.E., SA, aplicará la compensación, en primer lugar, a cubrir la reducción de los ingresos derivada de la aplicación de los descuentos en los servicios a los que se refieren los apartados 4 y 5 de este artículo, siempre que las comunidades autónomas respectivas hayan optado por la aplicación de los descuentos, y el importe restante se asignará como parte de la compensación del contrato entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros S.M.E., SA, referido en el apartado 3.

El exceso o defecto de esta aportación sobre el coste real derivado de la aplicación de los descuentos establecidos en este artículo formará parte de la liquidación provisional que presente Renfe Viajeros S.M.E., SA, por la ejecución de los servicios prestados en 2026 del contrato suscrito entre dicha sociedad y la Administración General del Estado.

7. Renfe Viajeros S.M.E., SA, deberá llevar, por medios electrónicos, un registro de los billetes que se emitan aplicando estos descuentos. En el momento de emitir el billete con descuento deberá anotar en el citado registro los datos que se determinarán en la resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Asimismo, deberán cumplirse los requisitos de comprobación del uso adecuado de los

billetes con descuento en las condiciones que se establezcan en la resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

8. Renfe Viajeros S.M.E., SA, deberá enviar a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril la información que ésta le requiera. Además, enviará la información necesaria y con la desagregación adecuada para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios del transporte público a la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

**Artículo 3.** *Reducción del precio del billete para jóvenes en los servicios comerciales de transporte ferroviario de viajeros prestados sobre la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. Las empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte ferroviario de viajeros no sometidos a obligaciones de servicio público sobre la Red Ferroviaria de Interés General, excluidos los trayectos internacionales y los trenes turísticos, podrán aplicar a las personas que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 1, durante el periodo y con las condiciones establecidas en dicho artículo, un descuento del 50 % en el precio ofertado en el momento de la compra en las tarifas comerciales de cada operador, con un descuento máximo de 30 euros por trayecto.

Las empresas ferroviarias que decidan aplicar este descuento en los servicios comerciales deberán comunicarlo mediante escrito remitido en el plazo máximo de diez días desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Las empresas ferroviarias tendrán derecho a una compensación por los ingresos no percibidos por la aplicación del descuento establecido en el apartado anterior.

Para financiar esta compensación, se aprueba la concesión de dos créditos extraordinarios en el 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», que se señalan a continuación:

a) El primer crédito extraordinario se recogerá el concepto 446 «Renfe Viajeros, S.M.E., SA, para la aplicación de descuentos a jóvenes en temporada estival», subconcepto 446.08 «Renfe Viajeros, S.M.E., SA, para la aplicación de descuentos en servicios comerciales en temporada estival», por un importe de 34 millones de euros.

b) El segundo crédito extraordinario se recogerá en el concepto 475 «Ayudas a empresas para la aplicación de descuentos a jóvenes en el período estival», subconcepto 475.03 «Ayudas a empresas ferroviarias para la aplicación de descuentos en el período estival» por un importe de 12,5 millones de euros.

La financiación de estos créditos extraordinarios se realizará de conformidad con el artículo 46 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre. Se otorga a estos créditos el carácter de créditos incorporables, no siendo de aplicación respecto de su financiación lo establecido en el artículo 50 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, resultando de aplicación lo previsto en su artículo 59.

3. Las empresas ferroviarias deberán llevar, por medios electrónicos, un registro de los billetes que se emitan aplicando el descuento. En el momento de emitir el billete con descuento deberán anotar en el citado registro los datos que se determinarán en la resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Asimismo, deberán cumplirse los requisitos de comprobación del uso adecuado de los billetes con descuento en las condiciones que se establezcan en la resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. La liquidación de la compensación a la que se refiere el apartado 2 se efectuará por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible al finalizar el periodo de aplicación, de acuerdo con las condiciones que se establezcan por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

5. Las empresas ferroviarias deberán enviar a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril la información que ésta le requiera y con la desagregación adecuada,

para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios del transporte público.

**Artículo 4.** *Reducción del precio del billete para jóvenes en las concesiones de servicios de transporte regular de viajeros de uso general por carretera competencia de la Administración General del Estado.*

1. Las empresas concesionarias de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de competencia estatal, sin perjuicio de la situación administrativa de la concesión, deberán aplicar, a las personas que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 1, durante el periodo y con las condiciones establecidas en dicho artículo, un descuento del 90 % del precio en los billetes sencillos y en los billetes de ida y vuelta en los términos establecidos en los siguientes apartados.

2. Las empresas concesionarias tendrán derecho a una compensación por los ingresos no percibidos por la aplicación de los descuentos establecidos en el apartado anterior. Para financiar esta compensación, se aprueba la concesión de un crédito extraordinario en el 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», dotándose crédito en el concepto 475 «Ayudas a empresas para la aplicación de descuentos a jóvenes en el período estival», subconcepto 475.04 «Ayudas a empresas de transporte regular de viajeros por carretera para la aplicación de descuentos en el período estival», por un importe de 62 millones de euros. Su financiación se realizará de conformidad con el artículo 46 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre. Se otorga a este crédito el carácter de crédito incorporable, no siendo de aplicación respecto de su financiación lo establecido en el artículo 50 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, resultando de aplicación lo previsto en su artículo 59.

3. Las empresas concesionarias deberán llevar, por medios electrónicos, un registro de los billetes que se emitan aplicando el descuento. En el momento de emitir el billete con descuento deberán anotar en el citado registro los datos que se determinarán en la resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. La liquidación de la compensación a la que se refiere el apartado 2 se efectuará por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible al finalizar el periodo de aplicación, de acuerdo con las condiciones que se establezcan por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

5. La cuantía de la liquidación será la cantidad correspondiente a los ingresos que se han dejado de percibir por el descuento aplicado correspondiente a los billetes acogidos al descuento y validados en el Sistema de Información para Registro de Datos de Expediciones (SIRDE) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el período objeto de liquidación.

6. Las empresas concesionarias deberán enviar a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril la información que ésta le requiera. Además, enviará la información necesaria y con la desagregación adecuada para poder valorar el efecto que haya tenido la implantación de los descuentos en el número de usuarios del transporte público a la Dirección General de Estrategias de Movilidad.

**Artículo 5.** *Obligación de información, comunicación, visibilidad y publicidad.*

En todas las comunicaciones que realicen los operadores de transporte que apliquen los descuentos regulados en los artículos 2 a 4, en cualquier medio de difusión, se deberá incluir la referencia a la financiación de los mismos por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo que se recoja por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

CAPÍTULO II

**Reducción del precio del Pase Interrail en 2026**

**Artículo 6.** *Reducción del precio del Pase Interrail para jóvenes comercializado a través de Renfe Viajeros S.M.E., SA, durante el periodo estival de 2026.*

1. Renfe Viajeros S.M.E., SA, aplicará a las personas que cumplan los requisitos del apartado 2 de este artículo un descuento del 50 % sobre el precio comercial en los pases Interrail que se adquieran a través de su página web para los pases cuya fecha de inicio esté comprendida entre el 1 de julio de 2026 y el 30 de septiembre de 2026.

2. Podrán beneficiarse del descuento establecido en el apartado anterior las personas que cumplan los siguientes requisitos:

a) Haber nacido entre el 1 de enero de 1996 y el 31 de diciembre de 2008.

b) Poseer la nacionalidad española o, alternativamente, extranjera con residencia legal en España.

3. Para acreditar las condiciones anteriores será necesario inscribirse en el registro que habilitará el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través de internet.

4. El descuento solo será aplicable cuando, cumpliendo las condiciones anteriores, la compra del Pase Interrail se realice a través de la página web de Renfe.

5. Para financiar la compensación a Renfe Viajeros S.M.E., SA, por la reducción de ingresos generada por la aplicación del descuento establecido en este artículo, se aprueba la concesión de un crédito extraordinario en el presupuesto vigente 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 por Carretera y Ferrocarril», dotándose crédito en el concepto 446 «Renfe Viajeros, S.M.E., SA, para la aplicación de descuentos a jóvenes en temporada estival», subconcepto 446.09 «Renfe Viajeros, S.M.E., SA, para la aplicación de los descuentos en el pase Interrail en temporada estival», por un importe de 1,5 millones de euros. Su financiación se realizará de conformidad con el artículo 46 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre.

6. No resultará de aplicación a lo establecido en este capítulo la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, quedando, asimismo, excluidos los descuentos de su comunicación y registro a la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS). Como excepción a lo anterior, en lo no previsto en este real decreto-ley se aplicará de manera supletoria el título IV, relativo a 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.

7. Por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se determinarán las condiciones necesarias para la aplicación del descuento establecido en este artículo, las condiciones de comunicación y publicidad, así como el procedimiento y las condiciones para la liquidación a Renfe Viajeros S.M.E., SA, de la compensación que proceda por la reducción de ingresos derivada de la aplicación de este descuento.

**Disposición final primera.** *Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.*

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado mediante el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el apartado 1 del artículo 87, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. La Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, cuando se den las circunstancias previstas para ello en el artículo 73.1 de la LOTT.

Asimismo, podrá optar por la adjudicación directa de un contrato cuando se den las circunstancias de emergencia señaladas en el artículo 85 de la LOTT. En este supuesto no será de aplicación lo previsto en el artículo 88.4 de este reglamento,

requiriéndose únicamente informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, para lo cual podrá solicitarse la adición al orden del día de urgencia.»

Dos. Se modifica el apartado 4 del artículo 88, que queda redactado en los siguientes términos:

«4. Cuando la modificación de las condiciones de prestación del servicio implique el otorgamiento de nuevas subvenciones públicas para su compensación o el incremento de las que ya se venían otorgando, dicha modificación requerirá el acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Se considerará que existe tal incremento si la cantidad que se consigne en el pliego de la licitación o resolución de modificación supera el importe consignado en el pliego de bases utilizado en la licitación del contrato preexistente, una vez actualizado su importe de conformidad con la fórmula aplicable para la revisión de precios establecida en el pliego del contrato.»

**Disposición final segunda.** *Modificación del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.*

Se modifica el apartado tercero de la disposición transitoria primera del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, que queda redactado en los siguientes términos:

«3. Asimismo, durante el periodo de tres meses a contar desde la obtención de los permisos de acceso y conexión, aplicará un periodo de exención del pago de la prestación de conformidad con lo establecido en el párrafo segundo del artículo 11.2.

A los permisos de acceso y conexión otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto-ley, el periodo anterior se computará desde la entrada en vigor de esta norma. Transcurrido dicho plazo, resultará de aplicación el factor k que corresponda según lo previsto en el apartado anterior.

Aquellas solicitudes asociadas a las carreteras del Estado y sus elementos funcionales, siempre que sean promovidas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y que, a la fecha de publicación de esta disposición, cuenten con permiso de acceso y conexión concedido, cuya titularidad corresponda a dicho ministerio, contarán con una ampliación adicional del periodo de exención del pago de la prestación de seis meses a contar desde el fin del plazo de exención reflejado en esta disposición.»

**Disposición final tercera.** *Salvaguarda de rango de disposiciones reglamentarias.*

Las previsiones incluidas en normas reglamentarias que son objeto de modificación por este real decreto-ley, podrán ser modificadas por normas del rango reglamentario correspondiente a la norma en que figuran.

**Disposición final cuarta.** *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> y 21.<sup>a</sup> 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 ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

**Disposición final quinta.** *Entrada en vigor.*

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

Dado el 9 de junio de 2026.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,  
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.